DER

HEUERVERTRAG

DER

SCHIFFSMANNSCHAFT UND DER SCHIFFSOFFIZIERE

NACH SEINER PRIVATRECHTLICHEN SEITE

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

EINER

HOHEN JURISTENFAKULTÄT

DER

EBERHARD-KARLS-UNIVERSITÄT TÜBINGEN

VORGELEGT

VON

CARL HAERLE

JUSTIZREFERENDÄR IN REUTLINGEN.

TÜBINGEN

VERLAG VON J. C. B. MOHR

1905.

Genehmigt auf Antrag des Referenten, Professors Dr. Philipp Heck,
am 18. November 1905.

MEINEN ELTERN

IN DANKBARKEIT GEWIDMET.

Inhalts-Uebersicht.

Seite

§ 1. Geschichtliche Entwicklung des Heuervertrags 1
Anfänge des Heuervertrags. — Der Heuervertrag nach den Rechten von Amalfi, Pisa, Venedig und Genua. — Das Consolat del mar. — Der Heuervertrag seit dem 16. Jahrhundert. — Die gesetzliche Regelung des Heuervertrags in Deutschland.

§ 2. Begriff des Heuervertrags 7
Definition. — Die beim Heuervertrag beteiligten Personen: 1) Der Rheder; 2) Der Kapitän, die Schiffsoffiziere und die Schiffsmannschaft. — Stellvertretung beim Abschlusse und bei der Erfüllung des Heuervertrags. — Stellung des Minderjährigen beim Abschlusse des Heuerverrags. — Art der Dienste. — Anheuerung nur für ein bestimmtes Schiff. — Verhältnis zum B.G.B. und zur R.Gew.O. — Bestimmung des § 1 Abs. 2 S.O. — Disziplinare und obrigkeitliche Befugnisse des Kapitäns. — Der Heuervertrag ein zeitlicher und entgeltlicher Vertrag. — Grenzen des Themas.

§ 3. Form des Heuervertrags. Sein Verhältnis zur Anmusterung . . . 20

§ 4. Pflichten des Schiffsmanns 26
Pflicht zur Gestellung zur Anmusterung und zum Dienstantritt. — Verzögerung des Dienstantritts. — Pflicht zur Leistung von allen Arten von Schiffsdiensten. — Preisminderung beim Heuervertrag, Gegensatz zu den Bestimmungen des B.G.B. — Pflicht zur Dienstleistung nur in Bezug auf ein bestimmtes Schiff. — Dauer der Dienstleistungspflicht. — Frage der Arbeitszeit: Arbeitszeit an Werktagen im Hafen oder auf der Rhede; Werktagsarbeit auf See; Sonn- und Feiertagsarbeit im Hafen oder auf der Rhede, sowie auf See.

§ 5. Rechte des Schiffsmanns 46
Kurze Skizzierung derselben. — Recht auf Heuer, — auf Abschlagszahlungen sowie auf Heuervorschuss resp. Handgeld. — Auszahlung der Heuer. — Abrechnungsbuch und Heuerbuch. — Pflicht des Kapitäns zur Ergänzung der Mannschaft. — Erhöhung der Heuer. — Recht auf Überstundenlohn und Gewinnanteil, — auf Berge- und Hilfslohn, — auf Beköstigung und Logisraum, — auf Seetüchtigkeit. — Ansprüche des Schiffsmanns in Krankheits- und Verletzungsfällen. — Rechte der Erben des Schiffsmanns bei seinem Tode. — Haftung des Rheders für die Forderungen der Schiffsmannschaft. — Verjährung dieser Forderungen.

§ 6. Beendigung des Heuervertrags. Sein Verhältnis zur Abmusterung . 87
Beendigung des Heuervertrags auf Zeit und für eine Reise. — Vorzeitige Beendigung des Dienstverhältnisses in den Fällen der §§ 64 und 69 S.O. — Recht des Kapitäns auf sofortige Entlassung des Schiffsmanns. — Rechte des Schiffsmanns im Falle seiner Entlassung. — Abandonnieren des Schiffsmanns. — Sofortiges Kündigungsrecht des Schiffsmanns. — Rechte des Schiffsmanns für den Fall seiner Kündigung. — Abmusterung: Begriff und Bedeutung; Verhältnis zur Beendigung des Heuervertrags.

§ 7. Besonderheiten des Heuervertrags der Schiffsoffiziere 109
Grundsatz. — Begriff des Schiffsoffiziers. — Besonderheiten im Einzelnen.

§ 8. Geltendmachung der Ansprüche aus dem Heuervertrag 116

§ 9. Schluss. Der Heuervertrag in seinem Verhältnis zum allgemeinen Dienstvertrag des B.G.B. und zum gewerblichen Arbeitsvertrag . 123

§ 10. Anhang. Die privatrechtliche Seite des Heuervertrags nach englischem Recht 130

Verzeichnis der benützten Literatur.

Abbot's law of merchant ships and seamen. A treatise of the law relative to merchant ships and seamen. By S. Prentice Q. C., 12th ed. London 1881.

Abraham, Die Hanseatische Rechtssprechung auf dem Gebiete des Handels-, Versicherungs-, Wechsel- und Seerechts, 2. Band, Hamburg 1901.

Boyens, Emil, Das deutsche Seerecht, I. Band, Leipzig 1897.

Brodmann, E., Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs, 1903.

Cosack, K., Lehrbuch des Handelsrechts, 6. Aufl., Stuttgart 1903.

Dernburg, Die Schuldverhältnisse nach dem Recht des Deutschen Reichs und Preussens, 1. und 2. Aufl., 1899.

Douillard, M., Les loyers des gens de mer, Paris 1897.

Endemann, W., Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, 4. Band, Leipzig 1884.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, Band 8, 13, 20, 32, 36.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen, Band 19, 25.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts, Band 4, 12 und 13.

Goldschmidt, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht.

Hanseatische Gerichtszeitung, sämtliche Bände seit 1880.

Hippel, W. von, Die Seemannsordnung, Leipzig 1902.

Knitschky, W. E., Die Seegesetzgebung des Deutschen Reichs, Berlin 1902.

König, B. W. von, Handbuch des deutschen Konsularwesens, 6. Ausg., Berlin 1902.

Leo, Martin, Deutsches Seehandelsrecht nebst einem Anhang, enthaltend die Nebengesetze, München 1902.

Lewis, W., Das deutsche Seerecht. Kommentar zum 5. Buch des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs und zu den dasselbe ergänzenden Gesetzen, 1. Band, Leipzig 1883.

Loewe, E., Die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 nebst den dazu ergangenen Nebengesetzen, Berlin 1903.

Lotmar, Ph., Der Arbeitsvertrag, 1. Band, Leipzig 1902.

Maclachlan, A treatise on the law of merchant shipping, 4th ed. London 1902.

Makower, H., Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch nebst den in Preussen dazu erlassenen ergänzenden Bestimmungen, 12. Aufl., Berlin 1900.

Materialien zur alten und zur neuen Seemannsordnung.

Molkenbuhr, H., Die neue Seemannsordnung und ihre Nebengesetze, 17. Band des Archivs für soziale Gesetzgebung und Statistik.

Nocht, B., Zur Revision der deutschen Seemannsordnung, 12. Band des Archivs für soziale Gesetzgebung und Statistik.

Pappenheim, Die Revisionsbedürftigkeit des deutschen Seehandelsrechts, Kiel und Leipzig 1901.

Pappenheim, Zu den Entwürfen einer Seemannsordnung und eines Gesetzes betr. Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuchs; Deutsche Juristenzeitung, Jahrgang 1900, Nr. 9.

Pappenheim, M., und Johanssen, K., Das norwegische Seegesetz (Lov om Sjöfarten) vom 20. Juli 1893, Stuttgart 1895.

Perels, Die neue Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 und ihre Nebengesetze, Berlin 1902.

Planck, Bürgerliches Gesetzbuch, 2. Band, 1. und 2. Aufl., 1900.

Purlitz, Die deutsche Seemannsordnung, Bremerhaven 1902.

Rümelin, G., Dienstvertrag und Werkvertrag, Tübingen 1905.

Schaps, Das deutsche Seerecht. Kommentar zum 4. Buche des Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 und den seerechtlichen Nebengesetzen, Berlin 1897—1903.

Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter, Band 103 und 104, Leipzig 1902 und 1903.

Semler, Die neue Seemannsordnung in ihren juristischen Neuerungen, Deutsche Juristenzeitung, Jahrgang 1902 Nr. 13.

Seuffert's Archiv, Band 47, 53.

Valin, Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la marine, du mois d'août 1681. Tome premier, 1760.

Wagner, R., Handbuch des Seerechts, 1. Band, Leipzig 1884.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547024_0097

§ 1.

Geschichtliche Entwicklung des Heuervertrags.

Die Anfänge des Heuervertrags lassen sich nicht bestimmen, jedoch können wir seine Spuren bis in die Blütezeit der Sarazenenherrschaft (7.—10. Jahrhundert) zurück verfolgen: Der vorher allgemein verbreitete Betrieb des Seehandels durch Sklaven verschwindet und die freie Arbeit wird zur Regel. Die Römer hatten zwar in der Schiffsbesatzung neben den Sklaven auch Freie verwendet, in den Quellen sind uns indessen für den mit Freien abgeschlossenen Dienstvertrag von den allgemeinen Bestimmungen abweichende Regeln nicht überliefert; man behandelte ihn wohl als gewöhnliche Dienstmiete nach dem Vorbilde der locatio conductio rei.

Im Gebiete des Mittelländischen Meeres waren es die vier italienischen Handelsrepubliken Amalfi, Pisa, Venedig und Genua, welche vollständig unabhängig von einander auf die Ausgestaltung des Seerechts der damaligen Zeit einen massgebenden Einfluss ausübten, um dann im 14. Jahrhundert dem catalanischen Rechte weichen zu müssen, das bald die älteren Quellen fast vollständig zu verdrängen wusste. Dieser Prozess war jedoch durchaus kein gleichmässiger.

Nach der im 11. Jahrhundert entstandenen Tabula Amalphitana stehen Rheder und Schiffsbesatzung in der Regel in einem Gesellschaftsverhältnisse, der sog. colonna. Die Schiffsleute haben nicht nur nautische Dienste zu leisten, sondern nehmen zugleich auch die Stellung von Unternehmern ein und haben als solche das Recht, vielfach sogar die Pflicht, für Anschaffung von Ladungsgegenständen zu sorgen. Wirtschaftlich mögen ja wohl schon damals die kapitalkräftigen Rheder das Uebergewicht gehabt haben, da es den Schiffsleuten vielfach an Geldmitteln fehlte und sie deshalb gezwungen waren, bei ersteren solche aufzunehmen. In rechtlicher Beziehung dagegen konnte von einem Abhängigkeitsverhältnis der Schiffsbesatzung, von einer Schiffsgewalt in den Händen Einzelner, keine Rede sein: Rheder und Schiffsbesatzung waren socii und die Herrschaft über das Schiff stand der Gesamtheit zu, abgesehen von einigen wenigen Fällen, in welchen die Schiffsbesatzung als Partei zu betrachten war. Hier sollte derselben jeder Einfluss auf die Entscheidung entzogen sein.

In Pisa trat auf Grund des constitutum usus vom Jahre 1161 (vergl. Wagner S. 64; bestritten) der Rheder vollständig zurück; die Schiffsbesatzung war hier lediglich abhängig von der Genossenschaft der Ladungsinteressenten, welche ihrerseits ein Schiff kauften oder

mieteten, dann die supersalientes, d. s. Schiffsleute und Bewaffnete, gegen bestimmten Lohn anwarben und diesen zugleich das Recht einräumten, ein Quantum Waren mitführen zu dürfen. — Daneben kennt das Pisanische Recht allerdings noch eine andere, jedoch wenig gebräuchliche Form.

Auch in Venedig standen sich im 13. Jahrhundert nicht Rheder und Schiffsbesatzung gegenüber, auf der einen Seite finden wir vielmehr die Genossenschaft des Rheders und der Ladungsinteressenten, auf der andern die Schiffsbesatzung. Vorherrschend war jedoch der Einfluss der Ladungsinteressenten: So durfte ohne ihre Genehmigung kein Schiffsmann entlassen werden. Andererseits aber wurde die Heuer vom Schiffseigentümer, dem patronus, bezahlt. Die Stellung des nauclerus, des heutigen Kapitäns, war im venetianischen Rechte von viel geringerer Bedeutung wie heute, denn dort kommt er lediglich als Mitglied des aus vier, später fünf Personen bestehenden Ausschusses in Betracht, dem allerdings nicht nur administrative, sondern sogar richterliche Funktionen zustanden.

In Genua endlich steht die Besatzung nur zum Rheder in einem Abhängigkeitsverhältnisse. Wie bei uns stehen sich also hier Rheder und Schiffsbesatzung als die beiden beim Abschluss des Heuervertrags beteiligten Parteien gegenüber.

Im späteren Mittelalter hat, wie bereits angedeutet, das im 13. oder 14. Jahrhundert in Spanien entstandene Konsulat der See (consolat del mar) die grösste Verbreitung erlangt und die in demselben vorausgesetzten Zustände haben sich für das ganze Mittelmeergebiet wesentlich gleichförmig gestaltet: Der Heuervertrag wird abgeschlossen durch Eintragung in das Kartular des Schiffsschreibers oder durch Handschlag. Die Schiffsbesatzung tritt in Beziehungen zum senyor de nau, der dem patronus entspricht und entweder geschäftsführender Rheder ist oder das Schiff in commenda hat. Aber diese Beziehungen — wenigstens soweit sie die Heuerforderung selbst betreffen — sind ihrerseits wiederum abhängig von dem Vertragsverhältnisse des senyor de nau zu den Ladungsinteressenten. Der Grundsatz: „Fracht ist die Mutter der Gage“ wird durchgeführt, d. h. wird keine Fracht verdient, so fällt auch die Heuer weg, mit der Erhöhung der Fracht hat auch eine solche der Heuer einzutreten. In England hat sich dieser Grundsatz „Freight is the mother of wages“ wenigstens beschränkt bis zur Merchant shipping Act 1854 zu erhalten vermocht, während u. a. Holland, Italien, Spanien und Portugal (vergl. Boyens S. 236) auch heute noch darauf beharren. In der französischen Theorie wie Praxis dagegen gehen die Meinungen über die Haftung des Rheders für die Heuer noch sehr auseinander. In Deutschland haftet der Rheder schon seit der Einführung des alten Handelsgesetzbuchs (Art. 453) für die Forderungen der Schiffsbesatzung aus Dienst- und Heuerverträgen mit seinem gesamten Vermögen. Die in diesem Gesetze getroffenen Ausnahmen wurden durch § 68 der S.O. vom 27. Dezember 1872 sämtlich zu Gunsten der Schiffsmannschaft aufgehoben. England hatte früher die persönliche Haftung des Rheders für die Heuerforderung nur unter der Voraussetzung des Nachweises guter Führung von Seiten der Schiffsmannschaft anerkannt,

steht aber jetzt auf demselben Standpunkte wie unser deutsches Recht, lässt also den Rheder unbedingt haften.

Der Heuerlohn wird im consolat del mar regelmässig für die ganze Reise fixiert, jedoch kennt dieses auch eine Verheuerung nach zurückgelegter Meilenzahl, auf Frachtanteil und die Monatsheuer.

Wie oben bemerkt, sind die Beziehungen des senyor de nau zu den Ladungsinteressenten bezüglich der Heuerforderung auch massgebend für die Schiffsbesatzung. Die Gehorsamspflicht der Schiffsbesatzung dagegen besteht allein dem senyor de nau gegenüber, welcher in den wichtigsten Fällen seinerseits an die Zustimmung der Mannschaft gebunden ist, mit der zusammen er den Schiffsrat bildet. Der senyor de nau entlässt die Schiffsmannschaft, zu welcher auch der Kapitän, der sog. notxer gerechnet wird, ist aber für den Fall der Ausübung dieses Rechtes vertragsmässig verpflichtet, eine Ergänzung vorzunehmen. Die Schiffsleute sind dem Consulat als Ladungsinteressenten unbekannt, wenn sie auch wie im Pisanischen Rechte die Befugnis haben, eine Quantität Waren mitzuführen. Der Unterschied zeigt sich besonders darin, dass nach dem consolat del mar bei der havariegrosse eine Leistungspflicht der Schiffsleute nicht besteht und dass dieselben nur für eigene Rechnung Waren mitnehmen dürfen. Diese Befugnis verschafft den Schiffsleuten demnach nicht mehr die Stellung von Unternehmern, sie ist viemehr als reines Accessorium der Heuerforderung anzusehen.

Diese im Gebiete des Mittelländischen Meeres geltenden Grundsätze entsprechen grossenteils denen der nordischen Gebiete (vergl. Seerecht von Oleron, Wisbysches Seerecht; Hamburger Schiffsrecht; Lübisches Seerecht). Ein Unterschied jedoch zwischen diesen beiden grossen Rechtsgebieten tritt besonders scharf hervor: im Norden ist der Kapitän viel früher die erste Person auf dem Schiffe wie im Süden. Mit dem Ausgang des Mittelalters tritt nun aber der Seehandel des Nordens in den Vordergrund und wird massgebend auch für die Entwicklung des Heuervertrags in den übrigen Gebieten.

Im 16. Jahrhundert verschwinden die noch übrig gebliebenen Reste des Gesellschaftsverhältnisses fast vollständig und an ihre Stelle tritt mehr und mehr die reine Dienstmiete. Der bereits besprochene Grundsatz: „Fracht ist die Mutter der Gage“ wird allmählich aufgehoben, die beschränkte Haftung des Rheders für die Heuerforderung eingeführt: Der Schiffsmann verliert also jetzt seinen Anspruch auf die Heuer nur, wenn die fortune de mer des Rheders untergeht. Solange und soweit solche aber vorhanden ist, bleibt die Haftung des Rheders bestehen, mag nun die Reise gewinnbringend gewesen sein oder nicht. Jedoch war diese Haftung ursprünglich rein dinglich bis man mit der Zeit diesen Grundsatz für zu hart fand und die persönliche Haftung des Rheders für die Heuerforderung einführte (s. oben). Nur einige wenige Bestimmungen finden sich noch, welche an das alte Societätsverhältnis erinnern, nämlich einmal die Vorschrift, dass der Untergang des Schiffes ipso jure die Auflösung des Dienstverhältnisses bewirke, dann die Zulässigkeit der Beteiligung der Schiffsleute an Fracht oder Gewinn, welche in Deutschland wohl nur noch bei der Geestemünder Seefischerei üblich ist.

Bezüglich der Heuerforderung des Schiffsmanns finden wir im Norden zu Beginn des 16. Jahrhunderts als herrschendes System eine doppelte Art der Vergütung des Rheders für die Dienste der Schiffsbesatzung. Der Schiffsmann erhält zunächst eine für die häufigsten Reisen taxmässig bestimmte Geldsumme, für deren Auszahlung sich gewisse Usancen herausgebildet haben. Bei örtlicher Verlängerung der Reise musste ausserdem ein „Versegelgeld" bezahlt werden, während bei bloss zeitlicher Verlängerung der Rheder nur die Beköstigung der Mannschaft zu bestreiten hatte. Die zweite Art der Vergütung bestand darin, dass jeder Schiffsmann das Recht hatte, eine bestimmte, je nach seinem Rang verschieden bemessene, Quantität Waren frachtfrei mitzunehmen. Diese sog. Führung wurde vielfach dadurch noch besonders begünstigt, dass ihr seitens des Staates das Privileg der Zollfreiheit zugestanden wurde. Dass eine solche Begünstigung zu Missbräuchen führen musste, liegt auf der Hand, und so sehen wir denn auch bald, wie die Rheder, deren Interessen bei den veränderten Verhältnissen durch eine solche Einrichtung gefährdet wurden, Beseitigung dieses Rechtes verlangen. Durch die Gesetzgebung stark begünstigt, gelang es ihnen schliesslich auch, ihr Ziel vollständig zu erreichen (vergl. S. O. § 87 im Anschluss an das alte H.G.B. von 1861 Art. 534).

Die Heuerzahlung erfährt eine durchgreifende Umbildung und zwar zunächst nicht durch die Gesetzgebung, sondern infolge der elementaren Kraft der Verhältnisse: früher kam es selten vor, dass ein Schiff ohne bestimmtes Endziel und ohne im Voraus genau erfolgte Bestimmung der Anlandestellen auslief, jetzt brachte es die riesige Entwicklung der Schiffahrt mit sich, dass eine ganze Reihe neuer Schiffahrtswege und neuer Kombinationen derselben auftauchten, welche längere Zeit in Anspruch nahmen als die bisher üblich gewesenen Reisen. Dazu kam die häufige Unbestimmtheit der bis zur Heimkehr einzuhaltenden Route zu Beginn der Reise. Deswegen wurde auch die Heuerberechnung zu Beginn der Reise unmöglich und man war gezwungen, zur monatlichen Berechnung der Heuer überzugehen, wie sie heutzutage die Regel bildet.

Auf der personenrechtlichen Seite des Heuervertrags tritt die Stellung des Kapitäns immer markanter hervor. Im frühen Mittelalter standen Kapitän und Schiffsleute als socii nebeneinander und neben dem Rheder und den Ladungsinteressenten, im 16. Jahrhundert steht die Herrschaft über das Schiff noch in vielen Beziehungen der Gesamtheit der Besatzung zu, zum Teil auch den Ladungsinteressenten. Allmählich aber heben sich die Vornehmsten der Besatzung, die Schiffsoffiziere, neben dem Kapitän von der Mannschaft ab und nehmen an der Herrschaft über das Schiff teil. Einzelne Gesetzgebungen suchen die Schiffs-Offiziere innerhalb eines bestimmten Geschäftskreises von dem Kapitän unabhängig zu stellen, wie die ordonnance de la marine Ludwigs XIV. von 1681, alle aber machen es dem Kapitän zur Pflicht, in bestimmten wichtigeren Fällen jene Personen als Schiffsrat um sich zu versammeln und sich den Mehrheitsbeschlüssen derselben zu fügen. Ganz anders heute: Der Kapitän allein ist Herr über das Schiff, er allein demgemäss verantwortlich für alles, was geschieht, mag er nun einen Schiffsrat berufen haben, wozu er nach manchen Gesetzgebungen (z. B. Oester-

reich-Ungarn, Argentinien) verpflichtet ist, oder nicht, mag seine Meinung im Schiffsrat durchgedrungen sein oder eine andere, der er sich dann angeschlossen hat (vergl. § 518 H.G.B.).

An Inhalt allerdings hat die Schiffsgewalt seit dem Mittelalter immer mehr verloren: Während sie früher sogar die Gerichtsbarkeit in Kapitalsachen in sich schloss, hat sie jetzt im Verhältnis zur Schiffsmannschaft lediglich die Bedeutung einer allerdings weitgehenden Disziplinargewalt angenommen, gegen deren Missbrauch eine ganze Reihe gesetzlicher Garantien gegeben sind. In Beziehung auf ihren Umfang andererseits ist die Macht des Kapitäns in neuerer Zeit bedeutend ausgedehnt worden: Heute ist der Schiffsmann verpflichtet, jede, wenn auch nur in losem Zusammenhang mit dem Schiffsdienste stehende Handlung auf Befehl des Kapitäns auszuführen (vergl. § 34 S. O.), im Mittelalter dagegen war die Art und das Mass der von ihm zu leistenden Dienste genau umschrieben.

Seine erste gesetzliche, kraft Partikularrechts für ganz Deutschland Geltung beanspruchende Regelung hat der Heuervertrag gefunden im 5. Buche des alten Handelsgesetzbuchs vom 24. Juni 1861, das aber lediglich seine privatrechtliche Seite regelte, die dem öffentlichen Rechte angehörenden Beziehungen dagegen fast vollständig überging. Vom Norddeutschen Bund am 5. Juni 1869 zum Bundesgesetz erklärt, wurde es nach Errichtung des Deutschen Reiches zum Reichsgesetz erhoben. Bereits am 9. Mai 1872 legte indessen der Reichskanzler dem Reichstage den Entwurf einer Seemannsordnung vor, der „das gesamte Material vollständig und erschöpfend regeln und eine selbständige, in sich abgeschlossene, nach allen Seiten hin leicht übersichtliche und fassliche Grundlage bieten sollte." Nicht nur die privatrechtlichen Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft sollten also geregelt werden, sondern auch die polizeilichen, disziplinarrechtlichen, strafrechtlichen und prozessualen Bestimmungen sollten Aufnahme in die Seemannsordnung finden. In diesem Sinne kam denn auch die Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 zu Stande, durch welche Buch V Titel 4 des alten Handelsgesetzbuchs aufgehoben wurde. Inhaltlich unterschied sie sich in privatrechtlicher Hinsicht vom alten Handelsgesetzbuche insbesondere dadurch, dass sie die dem Schiffsmanne bei nicht motivierter vorzeitiger Entlassung gebührende Abfindung genauer fixierte, zur Abwendung des Anspruchs auf freie Zurückbeförderung eine Ersatzleistung zuliess und die Haftung des Rheders für die Ansprüche aus den Dienst- und Heuerverträgen ausdehnte.

Die im Laufe der letzten drei Jahrzehnte erfolgte gewaltige Umwälzung im Schiffahrtswesen: die grosse Vermehrung der Dampfschiffe, das Zurückgehen der Segelschiffahrt, die veränderte Zusammensetzung der Schiffsmannschaft und — last not least — die total veränderten Anschauungen unserer Gesetzgebung über Sozialpolitik verlangten gebieterisch nach einer Neuregelung der Seemannsordnung, welche nach langen und eingehenden Vorberatungen und Verhandlungen am 2. Juni 1902 im Reichsgesetzblatt verkündet wurde. Dieses Gesetz bedeutet bezüglich der sozialen Fürsorge für die Schiffsmannschaft in privatrechtlicher Hinsicht unbestrittenermassen einen grossen Fortschritt,

wie aus folgenden, besonders in die Augen fallenden Verbesserungen hervorgehen dürfte: Die Bestimmungen des Gesetzes sind anders als nach der alten Seemannsordnung grundsätzlich zwingenden Rechts; die Schiffsoffiziere werden aus der Schiffsmannschaft herausgehoben und in manchen Beziehungen Sonderbestimmungen unterworfen; neben der bisher fast ausschliesslich berücksichtigten Anheuerung für die Reise kommt jetzt auch die moderne Anheuerung auf Zeit zu ihrem Rechte; die Arbeitszeit im Hafen wird genau geregelt; es wird bestimmt, wann Ueberstundenlohn gefordert werden kann; Ruhezeiten im Hafen wie auf der Fahrt werden eingeführt; die Verpflichtung zur Sonn- und Festtagsarbeit wird stark beschränkt; der Schiffsmann wird möglichst gesichert gegen Entziehung seines Arbeitsverdienstes durch Dritte und vor Uebervorteilung bei der Lohnzahlung; die Ansprüche in Erkrankungsfällen und bei vorzeitiger Entlassung, sowie die Rückbeförderungsansprüche werden den heutigen Verhältnissen angepasst; die Fälle, in welchen jeder Teil zur alsbaldigen Auflösung des Dienstverhältnisses berechtigt ist, werden genau festgelegt.

Damit dürfte der Beweis dafür erbracht sein, dass der Heuervertrag in arbeiterfreundlichem Sinne neu geregelt worden ist, wenigstens soweit seine privatrechtliche Seite in Frage kommt. Seine öffentlich-rechtliche Seite allerdings, insbesondere die disziplinar- und strafrechtlichen Bestimmungen werden vor allem von der Sozialdemokratie als viel zu weitgehend scharf bekämpft.

§ 2.

Begriff des Heuervertrags.

Der Heuervertrag ist ein Vertrag des Rheders mit dem Kapitän, den Schiffsoffizieren oder der Schiffsmannschaft über zeitliche, entgeltliche Leistung von Diensten auf einem bestimmten Schiffe.

Zu den beim Heuervertrage beteiligten Personen gehört also auf der einen Seite der Rheder, d. i. der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes (§ 484 H.G.B.). In § 510 Abs. 1 H.G.B. ist ihm übrigens der sog. Ausrüster gleichgestellt. Bestritten ist, ob zum Begriffe des Rheders die Gewerbsmässigkeit des Erwerbs durch die Seefahrt gehört. Schröder, Zeitschrift für ges. H.R., Band 32 S. 81 und Endemann S. 41 behaupten, die Gewerbsmässigkeit sei ein notwendiges Begriffsmerkmal. Wagner S. 151, Cosack S. 134 und Schaps S. 73 treten dieser Ansicht entgegen. Gewerbsmässigkeit bedeutet die dauernde Erwerbsabsicht, die Absicht, sich eine dauernde Erwerbsquelle zu verschaffen. Schröder meint nun, schon das Erfordernis eines von dem Rheder oder Ausrüster angestellten Schiffspersonals spreche für seine Ansicht. Inwiefern dies der Fall sein soll, ist mir nicht klar, denn jeder Schiffseigentümer, der sein Schiff verwenden will, muss zu diesem Zwecke das entsprechende Schiffspersonal engagieren, mag es sich nun um eine private Vergnügungsfahrt handeln oder um einmaligen oder wiederholten Erwerb durch Seefahrt oder Binnenschiffahrt. Schröder zieht ferner aus der gegenteiligen Auffassung die nach seiner Ansicht undenkbare Konsequenz, dass der Besitzer eines nur für Privatzwecke bestimmten, gelegentlich aber auch zur Güter- und Personenbeförderung verwendeten Schiffes je nach den Umständen bald als Rheder, bald als Nichtrheder zu behandeln wäre. Diese Schlussfolgerung ist richtig, aber durchaus nicht undenkbar, beruht ja doch der Gegensatz zwischen Rheder und Nichtrheder wesentlich auf der Verschiedenheit der Haftung des Schiffseigentümers bezw. Ausrüsters für ein Verschulden der Schiffsbesatzung Dritten gegenüber. Dass für die Regelung dieser Frage das Vorhandensein der dauernden oder nur vorübergehenden Erwerbsabsicht von massgebendem Einfluss gewesen sein könne, wird man doch wohl kaum behaupten wollen. § 484 H.G.B. spricht nur davon, dass das Schiff dem Eigentümer zum Erwerbe durch die Seefahrt dienen müsse, dass es also von ihm zu diesem Zwecke verwendet werden müsse, ohne Rücksicht auf die eigentliche oder ursprüngliche Bestimmung des Schiffes, ohne Rücksicht aber auch darauf, ob diese

Verwendung als dauernde gedacht ist oder nicht. Der Eigentümer eines Flussschiffes kann dasselbe gelegentlich auch zum Erwerbe durch die Seefahrt verwenden, für die Zeit dieser Verwendung ist er aber dann Rheder im Sinne des § 484 H.G.B. Der Charakter des Schiffes als Fluss- resp. Seeschiff dagegen wird durch eine vorübergehende anderweitige Verwendung nicht geändert. Eben darin, dass in § 484 H.G.B. nicht gefordert wird, das Schiff müsse auch zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt sein, liegt meines Erachtens zugleich auch, dass Gewerbsmässigkeit kein Erfordernis des Rhederbegriffs sein kann.

Die Bedeutung der eben behandelten Streitfrage wird dadurch sehr verringert, dass nach § 1 S.O. (vergl. mit R.Ges. betr. das Flaggenrecht für Kauffahrteischiffe vom 22. Juni 1899) die Vorschriften derselben nur Anwendung finden auf die zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmten Schiffe (sog. Kauffahrteischiffe) mit Einschluss der Lotsen-, Hochseefischerei-, Bergungs- und Schleppfahrzeuge, sowie nach der Kaiserlichen Verordnung vom 1. März 1900 auf Binnenschiffe, welche ausschliesslich auf der unteren Donau oder in Ostasien auf dem Sikiang, Jangtsekiang, Peiho oder deren Nebenflüssen verkehren, bei beiden Kategorien unter der Voraussetzung, dass sie das Recht, die Reichsflagge zu führen, ausüben dürfen. Binnenschiffe aber sind nach dem Binnenschiffahrtsgesetze vom 15. Juni 1895 zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmte und hierzu verwendete Schiffe. Die Bestimmungen der Seemannsordnung finden demnach nur Anwendung, wenn der Vertragsgegner der Schiffsoffiziere und der Schiffsmannschaft aus dem Schiffahrtsbetriebe ein Gewerbe macht. Die Streitfrage ist also von Bedeutung nur für den Heuervertrag zwischen Rheder und Kapitän.

Die gleiche beschränkte Bedeutung hat die Streitfrage, ob der Erwerb durch die Seefahrt ein unmittelbarer sein müsse oder ob auch mittelbarer Erwerb zum Rhederbegriffe genüge, mit andern Worten, ob als Erwerb durch die Seefahrt nicht bloss der Erwerb durch Handelsgeschäfte, d. h. durch Güter- oder Personenbeförderung, sondern auch durch anderweitige Geschäfte, wie Bugsieren von Schiffen, Hilfeleistung und Bergung oder Seefischerei zu betrachten sei. Einig ist die Literatur darüber, dass die Schleppschiffahrt zum Rhedereigewerbe gehört. Was aber Hilfeleistung und Bergung, sowie Seefischerei anbelangt, so behauptet Schröder a. a. O. gegen die andern Schriftsteller, man könne hier von einer Rhederei nicht sprechen, denn soweit Hilfeleistung und Bergung in Betracht kommen, könne es sich, abgesehen vom Gewerbe des Lotsen, doch nur um einzelne gelegentliche gewinnbringende Unternehmungen handeln, aber unmöglich um ein prinzipiell auf solche gerichtetes Gewerbe. Diese Ansicht wird widerlegt durch die obigen Ausführungen, nach denen Gewerbsmässigkeit nicht zum Rhederbegriffe gehört. Bezüglich des Lotsengewerbes und der Seefischerei sagt Schröder, durch die Seefahrt werde ein solches Gewerbe erst ermöglicht, aber die Seefahrt als solche sei nicht Quelle des Gewerbes. Dies ist allerdings richtig, allein auch bei dem sog. unmittelbaren Erwerbe kann, wie das R.Ger., Band 32 S. 109 mit Recht ausführt, von einer Unmittelbarkeit keine Rede sein, und ausserdem ist die Seefahrt in diesen beiden Fällen nicht „nur ein unterstützendes

Moment untergeordneter Art", sondern das einzige Mittel zur Erreichung des Zwecks, also unlösbar mit der Ausübung des eigentlichen Gewerbes selbst verbunden.

Der Rheder, der „Kaufmann des Seerechts", ist Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs nur, wenn er entweder aus dem Betriebe von Grundhandelsgeschäften ein Gewerbe macht (H.G.B. § 1 Abs. 2 Zfr. 5), oder wenn seine Firma mit Rücksicht auf die Art und den Umfang seines Geschäftsbetriebes im Handelsregister eingetragen ist (H.G.B. § 2). Ipso jure ist demnach der Rheder Kaufmann in den Fällen des unmittelbaren Erwerbes durch die Seefahrt, er wird es aber erst durch Eintragung im Handelsregister in den Fällen des mittelbaren Erwerbes. Darnach beurteilt sich auch die Frage, ob der Abschluss des Heuervertrags auf Seiten des Rheders ein Handelsgeschäft ist oder nicht (vergl. hierzu Motive zur alten S.O. S. 41). Anderer Ansicht Loewe S. 29 und die ganze Literatur, welche Gewerbsmässigkeit als Begriffsmerkmal des Rheders ansieht.

Dem Rheder stehen als Gegenpartei gegenüber entweder der Kapitän oder einer der Schiffsoffiziere oder aber Mitglieder der Schiffsmannschaft. Meistens wird der Heuervertrag mit einer jeden dieser Personen gesondert abgeschlossen werden, es steht indessen nichts entgegen, dass mehrere derselben durch ein und denselben Vertrag sich verpflichten. Nicht ist der Heuervertrag ein Dienstvertrag zwischen Rheder und Schiffsbesatzung, denn zur Schiffsbesatzung gehören nach dem durch Gesetz vom 2. Juni 1902 formell abgeänderten § 481 H.G.B. der Kapitän (in der Ausdrucksweise des H.G.B. „Schiffer"), die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft, sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen. Damit ist zugleich das Verhältnis der Begriffe „Schiffsbesatzung" im Sinne des § 481 H.G.B. und „Schiffsmannschaft" im Sinne der S.O. zu einander festgestellt. — Interessant ist es, zu konstatieren, dass das Handelsgesetzbuch einen einheitlichen Begriff der Schiffsmannschaft nicht kennt. Dies ist aber erst seit dem eben erwähnten Gesetze vom 2. Juni 1902 der Fall, welches, ohne die Absicht, eine sachliche Aenderung herbeizuführen, die Schiffsoffiziere entsprechend der S.O. § 2 neben der Schiffsmannschaft als zur Besatzung gehörige Personen besonders hervorheben wollte, um die in § 481 H.G.B. enthaltene Umschreibung des Begriffes der Schiffsbesatzung mit dem § 2 S.O. in Einklang zu bringen, welcher die Schiffsoffiziere als eine besondere Klasse der Mitglieder der Besatzung aus der Schiffsmannschaft ausscheidet (Motive S. 207). Da eine sachliche Aenderung der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs dadurch nicht beabsichtigt war, muss eine vernunftgemässe Auslegung dazu führen, in den §§ 519 Abs. 2, 526 Abs. 2, 780 H.G.B. unter der Schiffsmannschaft auch die Schiffsoffiziere zu verstehen. Das gleiche gilt für § 109 Abs. 3 G.V.G. und §§ 904 und 933 C.P.O., sowie auch für § 6 R.Gew.O. (vergl. Pappenheim, Deutsche Juristenzeitung 1900 Nr. 9). — Die Schiffsbesatzung umfasst im Gegensatze zur Schiffsmannschaft auch den Kapitän und die Schiffsoffiziere. Um Schiffsmann zu sein, muss man nicht nur auf dem Schiffe angestellt sein, man muss vielmehr auch angestellt sein für Rechnung des Rheders und zwecks Leistung von Diensten während der Fahrt. Sind die beiden letzten Erfordernisse

nicht vorhanden, so kann man nicht von einem Heuervertrage der Schiffsmannschaft im Sinne der Seemannsordnung sprechen, sondern lediglich von einem Dienstvertrage eines Mitglieds der Schiffsbesatzung und für einen solchen Dienstvertrag sind dann die Bestimmungen der Gewerbeordnung massgebend. Sämtliche Mitglieder der Schiffsbesatzung sind auf Grund eines Dienstvertrages zur Leistung von Arbeit verpflichtet, es ist also ausgeschlossen, dass eines derselben lediglich auf Grund eines Werkvertrags mit dem Rheder seinen Verpflichtungen nachkommt, denn die Anstellung ist ein den Dienstverträgen eigentümlicher Begriff. Zum mindesten ungenau deshalb Perels S. 16. Wenn die Seemannsordnung (z. B. in § 53) von Dienst- und Heuerverträgen des Kapitäns und der zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen spricht, so will sie damit wohl diejenigen Fälle treffen, in welchen eine Heuer im Sinne des § 81 S.O. nicht geschuldet wird, der Schiffsmann also z. B. auf Gewinnanteil angenommen ist (anders Wagner S. 183). Eine andere Bedeutung dagegen kommt den Dienst- und Heuerverträgen der Schiffsbesatzung des § 487 H.G.B. zu. Dienstverträge im Sinne dieses Paragraphen sind nämlich ausser den ebengenannten auch die Dienstverträge der nicht zur Schiffsmannschaft gehörigen, aber auf dem Schiffe angestellten Personen mit Ausnahme des Kapitäns und der Schiffsoffiziere. — Pappenheim (Zeitschrift für ges. H.R., Band 44 S. 597 ff.) verwischt den deutlichen Gegensatz der beiden besprochenen Begriffe, indem er ausführt, zur Schiffsbesatzung gehören diejenigen Personen, welche dem Herrschaftsverbande des Rheders als eines solchen angehören, und diese Angehörigkeit werde begründet durch die Anstellung. Anstellung bedeutet nun aber nur die Begründung der Verpflichtung zur Gehorsamsleistung gegenüber den Anordnungen des Dienstherrn im Gegensatze zur reinen, freien Leistungspflicht. Die allgemeine, unbestimmte Ausdrucksweise Pappenheims hat deshalb nur dann einen Sinn, wenn dieses Herrschaftsverhältnis als ein besonderes, von den allgemeinen Bestimmungen abweichendes sich darstellt, was nur dann der Fall ist, wenn die Bestimmungen der Seemannsordnung Anwendung finden können, und dies wiederum ist nur möglich bezüglich der im Heuervertragsverhältnis zum Rheder stehenden Personen. Aus § 481 H.G.B. ergibt sich aber, dass eine solche Auffassung des Begriffes der Schiffsbesatzung nicht richtig ist, denn sonst hätten ja die Worte „sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen“ gar keinen Sinn. Die Unrichtigkeit der Ansicht Pappenheims ergibt sich weiterhin, wie Schaps S. 70 richtig bemerkt, auch aus den §§ 487, 754 Zfr. 3, 758, 768 Zfr. 2, 901 ff. H.G.B. Die Praxis steht ebenfalls auf einem andern Standpunkte, indem sie den Lotsen wie die Schleppermannschaft zur Schiffsbesatzung rechnet, trotzdem diese dem Herrschaftsverbande des Rheders als eines solchen, mag man dies Verhältnis nun auffassen, wie man will, nicht angehören. — Abgesehen von den §§ 53 und 65 S.O., die auch für den Heuervertrag des Kapitäns gelten, regelt die Seemannsordnung nur den Heuervertrag des Rheders mit den Schiffsoffizieren und der Schiffsmannschaft, während der Heuervertrag des Rheders mit dem Kapitän im Handelsgesetzbuch (§§ 511—555) behandelt wird. Für die übrigen Mitglieder der Schiffsbesatzung dagegen ist, wie bemerkt, die Gewerbe-

ordnung massgebend. Die Heuerverträge der Schiffsoffiziere und der Schiffsmannschaft sind sich sehr ähnlich, denn nach § 3 Abs. 2 S.O. finden auf die Schiffsoffiziere grundsätzlich die für die Schiffsmannschaft oder den Schiffsmann geltenden Vorschriften Anwendung. Die für die Rechtsstellung der Schiffsoffiziere sich ergebenden Besonderheiten werden unten in § 7 behandelt werden. Andererseits aber weist der Heuervertrag zwischen Rheder und Kapitän wichtige Abweichungen auf. Dieser Vertrag ist nämlich nicht ein reiner Dienstvertrag, auf Grund des Vertrags erhält vielmehr der Kapitän kraft Gesetzes zugleich auch eine weitgehende Vertretungsmacht, eine Art Handlungsvollmacht. Da die Besprechung des Heuervertrags des Kapitäns nicht in den Rahmen der vorliegenden Abhandlung fällt, mag dieser kurze Hinweis genügen.

Die Begriffsbestimmungen des § 2 Abs. 1 und 2 S.O. bieten keinen Anlass zu Zweifeln, wohl aber ist der Begriff des Schiffsmanns auch heute noch scharf bestritten.

Die Seemannsordnung definiert:

„Schiffsmann ist jede zum Dienste auf dem Schiffe während der Fahrt für Rechnung des Rheders angestellte Person, ohne Unterschied, ob die Anmusterung erfolgt ist oder nicht."

(Das englische Recht bezeichnet in sect. 742 Merchant shipping Act 1894 als seamen alle Personen mit Ausnahme des Kapitäns, Lotsen und der Schiffsjungen, welche sind employed or engaged in any capacity on board any ship.)

Die Motive S. 38, wie auch v. Hippel S. 16, Knitschky S. 583, folgern aus dieser Definition, dass nicht zur Schiffsmannschaft gehören Personen, welche, wie die Privatlotsen, nur zu einem vorübergehenden Zwecke dem Schiff ihre Dienste widmen, oder welche — wie die von grösseren Rhedereien für Instandhaltungsarbeiten (Anstreichen, Reparieren der Takelage u. dergl.) ihrer Schiffe während des Aufenthaltes im Heimatshafen dauernd angenommenen Leute oder wie die das Löschen und Laden besorgenden Schauerleute — zwar Arbeiten verrichten, welche während der Reise von den Schiffsleuten geleistet zu werden pflegen, die aber das Schiff nicht dauernd begleiten. Die bezüglich der zur ersten Kategorie der eben genannten Personen gehörigen Privatlotsen entstandenen Zweifel sind dadurch beseitigt worden, dass die Lotsen durch ausdrückliche Gesetzesvorschrift (§ 2 Abs. 3 Satz 3 S.O.) als nicht zur Schiffsmannschaft gehörig bezeichnet werden. Was aber die übrigen Personen anbelangt, die nur zu einem vorübergehenden Zwecke zur Dienstleistung auf dem Schiffe verpflichtet sind, so ist gegen die Motive und gegen die gesamte Literatur mit Ausnahme von Boyens S. 154 schärfstens zu behaupten, dass sie zur Schiffsmannschaft gehören unter der Voraussetz ng, dass sie zu Diensten „für Rechnung des Rheders" und zu Diensten „während der Fahrt" sich verpflichtet haben. Die Entstehungsgeschichte spricht allerdings gegen mich, d. h. dafür, dass nur ein dauerndes Dienstverhältnis ins Auge gefasst wurde, allein dieser Gedanke hat eben im Gesetze keinen Ausdruck gefunden. Das Reichsgericht, Band 25 S. 440 der Entscheidungen in Strafsachen huldigt zwar der Auffassung, begriffliches Requisit der „Anstellung" sei die dauernde und organische Verknüpfung

der Person mit dem Schiffsdienste. Dass dieser Begriff der „Anstellung“ nicht einmal für das Strafrecht der richtige sein kann, ergibt sich aus § 359 St.G.B., wo von „auf Zeit oder nur vorläufig angestellten Personen“ gesprochen wird. Aber auch für das Civilrecht, speziell das Handels- und Seerecht, muss eine derartige Auslegung verworfen werden. Zum Beweis hiefür berufe ich mich auf § 59 H.G.B., der als Handlungsgehilfen denjenigen bezeichnet, welcher in einem Handelsgewerbe zur Leistung kaufmännischer Dienste gegen Entgelt angestellt ist; Handlungsgehilfe ist aber nach § 69 H.G.B. auch der nur zu vorübergehender Aushilfe Angenommene. Für meine Auffassung spricht wohl auch R.Ger. Band 13 S. 114 ff.

Nicht ganz richtig ist es weiterhin, wenn die Motive, wie oben bemerkt, diejenigen Personen nicht zur Schiffsmannschaft rechnen, welche auf dem Schiffe zwar Arbeiten verrichten, welche während der Reise von Schiffsleuten geleistet zu werden pflegen, die aber das Schiff nicht dauernd begleiten, denn sobald diese Personen auf dem Schiffe während der Fahrt auf Grund einer Anstellung für Rechnung des Rheders Schiffsdienste leisten, gehören sie eben zur Schiffsmannschaft. Die das Löschen und Laden besorgenden Schauerleute oder die von grösseren Rhederein für Instandhaltungsarbeiten ihrer Schiffe während des Aufenthalts im Hafen dauernd angenommenen Leute dagegen gehören allerdings nicht zur Schiffsmannschaft, denn bei ihnen allen fehlt es daran, dass sie nicht „während der Fahrt“ dem Schiffe ihre Dienste widmen. „Während der Fahrt“ bedeutet nicht „während der Reise“, vielmehr soll meines Erachtens damit die Zeit zwischen dem Verlassen eines Hafens oder einer Rhede und dem Wiederanlaufen ausgedrückt werden. Ferner müssen als Mitglieder der Schiffsmannschaft angesehen werden Matrosen, welche einem in Not befindlichen Schiffe von einem andern auf kurze Zeit abgegeben werden, immer natürlich unter der Voraussetzung, dass die Merkmale des § 2 Abs. 3 S.O. vorliegen. Zum mindesten zweifelhaft ist es dagegen, ob die Schiffsmannschaft des Schleppdampfers während der Schleppfahrt zur Schiffsmannschaft des geschleppten Schiffs gehört. Der Wortlaut des Gesetzes widerspricht offenbar einer derartigen Auslegung. Entscheidungen unter der Herrschaft der neuen Seemannsordnung sind noch nicht ergangen. Die frühere Praxis (vergl. Hans. Ger.-Z. 1887 Nr. 16 und R.Ger., Band 20 S. 84 ff.) allerdings hat die Frage wohl bejaht: In diesen Entscheidungen handelt es sich nämlich darum, ob die Besatzung des Schleppers zur Besatzung des geschleppten Schiffes gerechnet werden kann, nicht aber wird die hier gestellte Frage, ob die Schiffsmannschaft des Schleppers zur Schiffsmannschaft des geschleppten Schiffes gehört, einer Untersuchung unterzogen, doch lässt sich wohl aus den gegebenen Gründen ein Schluss auch hierauf ziehen. Entscheiden muss wiederum § 2 Abs. 3 S.O. Darnach ist die Frage zu verneinen, denn es fehlt an dem Erfordernis der Anstellung der Schiffsmannschaft des Schleppers für Rechnung des Rheders des geschleppten Schiffes. Wird ein Schleppfahrtskontrakt abgeschlossen, so geschieht dies seitens des Schleppers durch dessen Rheder oder Kapitän, die Schiffsmannschaft des Schleppers aber tritt in kein Vertragsverhältnis zu dem Rheder des geschleppten Schiffes, steht vielmehr auch weiterhin im Heuerverhältnis zum Rheder

des Schleppers und hat nur diesem gegenüber Rechte und Pflichten. Anderer Ansicht Schaps S. 70.

Der Heuervertrag braucht nicht in Person abgeschlossen zu werden, es ist vielmehr auf beiden Seiten Stellvertretung zulässig. Während sie beim Schiffsmann sehr selten vorkommt, bildet sie für den Rheder die Regel. Der Kapitän ist sogar kraft Gesetzes zur Vertretung des Rheders bei der Anheuerung der Schiffsmannschaft — zur Schiffsmannschaft im Sinne des § 526 Abs. 2 H.G.B. gehören trotz der scheinbar entgegenstehenden Fassung des § 481 H.G.B. auch die Schiffsoffiziere, s. o. S. 9 — selbst im Heimatshafen befugt: §§ 526 Abs. 2, 527 H.G.B. Damit ist natürlich nicht gemeint, dass eine Mitwirkung des Rheders bei der Anheuerung ausgeschlossen sein solle, vielmehr bedeutet die Bestimmung nur, dass gutgläubigen Dritten gegenüber der Rheder für die vom Kapitän abgeschlossenen Heuerverträge verantwortlich ist, mag dieser nun seinen Instruktionen gemäss gehandelt haben oder nicht. Heuert der Rheder selbst vom Kapitän für untauglich gehaltene Schiffsleute an, und will der Kapitän sich nicht den anderen Schiffsinteressenten gegenüber haftbar machen (vergl. § 513 H.G.B.), so muss er eben von der Führung des Schiffes zurücktreten, falls der Rheder auf einer Beschäftigung dieser Leute an Bord des Schiffes besteht. Handelt der Kapitän nicht seinen Instruktionen gemäss, so macht er sich dem Rheder haftbar.

Hat ein Schiffsmann sich verheuert, so hat er die Dienste im Zweifel in Person zu leisten: § 613 B.G.B. Einen Ersatzmann zu stellen ist er nur in den Fällen der §§ 74 Ziff. 5, 67 Abs. 2 S.O. (vergl. unten § 6) berechtigt.

Eine Verheuerung vor vollendetem 14. Lebensjahre ist, falls der sich Verpflichtende ein Deutscher ist, nichtig, denn die Beschränkung des § 7 Abs. 2 Satz 1 S.O. ist im öffentlichen, durch die Eigenart der Schiffsdienste bedingten, Interesse erfolgt. Der mehr als 14jährige Deutsche bedarf bis zu seiner Volljährigkeit der Ermächtigung seines gesetzlichen Vertreters, wenn er sich verheuern will, und zwar muss diese Ermächtigung eine spezielle sein; es genügt nicht eine allgemeine Ermächtigung zum Eintritte in ein Dienst- oder Arbeitsverhältnis. Ist sie aber einmal erteilt, so gilt sie im Zweifel als ein für allemal erteilt (§ 8 Abs. 1 S.O.). Nicht ausdrücklich ist in der Seemannsordnung bestimmt, dass die Vorschrift des Bürgerlichen Gesetzbuchs § 113 Abs. 2, wornach die Ermächtigung von dem gesetzlichen Vertreter nachträglich zurückgenommen oder eingeschränkt werden kann, auch für den Heuervertrag gelten solle. Perels S. 8 und die Motive S. 42 glauben, dass der Anwendbarkeit des § 113 Abs. 2 B.G.B. nichts entgegenstehe, während ich sogar zu der Ansicht neige, dass die ratio legis zu dieser Auslegung zwingt. Wird die Ermächtigung von dem Vormund, Pfleger oder Beistand verweigert, so kann sie durch das Vormundschaftsgericht ersetzt werden (vergl. B.G.B. §§ 113 Abs. 3, 1690, 1698 und 1915), eine Genehmigung des Vormundschaftsgerichtes dagegen ist nie notwendig, auch nicht im Falle des § 1822 Ziff. 7 B.G.B. Ist der Vater oder die Mutter gesetzlicher Vertreter, so ist eine Ersetzung der Verweigerung der Ermächtigung von Seiten des Vormundschaftsgerichtes ausgeschlossen. Eine Genehmigung des Vormundschafts-

gerichts ist deshalb in keinem Falle erforderlich, die Auffassung von Purlitz S. 6 also falsch.

Kraft der Ermächtigung ist der Minderjährige für solche Rechtsgeschäfte unbeschränkt geschäftsfähig, welche die Eingehung oder Aufhebung von Heuerverträgen oder die Erfüllung der sich aus einem solchen Vertrage ergebenden Verpflichtungen betreffen (§ 8 Abs. 2 S.O. vergl. mit B.G.B. § 113 Abs. 1), mag es sich nun um eine solche des Minderjährigen oder des Vertragsgegners handeln. In diesem Umfange ist der Minderjährige auch prozessfähig: C.P.O. § 52, nicht aber ist hieraus eine Verpflichtung des Minderjährigen unter 16 Jahren zur eidlichen Aussage bei der Verklarung zu folgern, denn dieser Eid hat die Natur eines Zeugniseides: R.Ger. Band 19 S. 218 der Entscheidungen in Strafsachen; Schaps S. 178.

Welcher Art die auf dem Schiffe zu verrichtenden Dienste sind, ist — anders als in der alten Seemannsordnung, wo nur das seemännische Personal zur Schiffsmannschaft gerechnet wurde, während diejenigen Personen, welche ausserdem auf dem Schiffe als Maschinisten, Aufwärter oder in anderer Eigenschaft angestellt waren, nur dieselben Rechte und Pflichten wie die Schiffsmannschaft hatten — ohne Bedeutung, es gehören deshalb zur Schiffsmannschaft nicht nur das eigentliche seemännische Personal, die Matrosen, sondern auch die Heizer, Kohlenzieher, Aufwärter und Aufwärterinnen, Köche, Musiker, Barbiere. Nicht dagegen gehören dazu Privatbedienstete eingeschiffter Personen, mögen letztere nun Reisende oder Mitglieder der Schiffsbesatzung selber sein, denn sie sind nicht für Rechnung des Rheders angestellt. Ohne Einfluss auf die Eigenschaft als Schiffsmann ist endlich die Anmusterung.

Meist wird der Schiffsmann in einer besonderen Eigenschaft angeheuert werden, z. B. als Heizer, als Steward, als Zimmermann u. dgl. Ist er in einem solchen Falle nur verpflichtet, die ihm vertragsmässig obliegenden Dienste zu verrichten oder kann er statt oder neben denselben auch anderweitig zu Dienstleistungen herangezogen werden? Kann also z. B. ein Heizer von der Maschine weggenommen und zu Arbeiten an Deck beordert werden? § 33 S.O. verpflichtet den Schiffsmann, zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten, er hat also selbst dann, wenn er im Heuervertrage nicht die Leistung von Diensten der geforderten Art zugesagt hat, den Anordnungen der Dienstvorgesetzten unweigerlich Gehorsam zu leisten. Bei Seegefahr, ferner bei Gewalt und Angriff gegen Schiff oder Ladung hat er alle befohlene Hilfe zur Erhaltung von Schiff und Ladung zu leisten (§ 41 Abs. 1 S.O.) und bei Schiffbruch und Bergung die ihm in § 41 Abs. 2 S.O. auferlegten Pflichten zu erfüllen. Daraus geht hervor, dass der Schiffsmann verpflichtet ist, auf Verlangen seiner Vorgesetzten alle Schiffsdienste zu verrichten, will er sich nicht disziplinarischen Massregeln aussetzen. Solche würden selbst dann berechtigt sein, wenn vertragsmässig eine Verpflichtung des Schiffsmanns zur Leistung der anbefohlenen Dienste nicht vorliegen würde. Dagegen hat der Schiffsmann die Befugnis, wenn er an Stelle der vertragsmässig geschuldeten Dienste anders geartete zu leisten hat, die für diese Dienste übliche Vergütung zu fordern, und wenn er neben

den versprochenen Diensten noch zu weiteren Dienstleistungen herangezogen wird, ausser seiner Heuer noch eine besondere Vergütung zu verlangen. Hier handelt es sich um ein Recht des Schiffsmanns, der Rheder kann sich nicht darauf berufen und behaupten, er habe dem Schiffsmanne leichtere Arbeiten übertragen, als er sie vertragsmässig hätte verlangen können und deshalb sei eine Herabsetzung der Heuer am Platze. An Stelle dieses Rechtes kann der Schiffsmann aber auch der nach § 74 Ziff. 1 S.O. ihm zustehenden Befugnis sich bedienen, d. h. seine Entlassung fordern. Bis zum Einlaufen in den nächsten Hafen ist er aber auch da noch verpflichtet, den Anordnungen der Vorgesetzten Folge zu leisten, und im Auslande muss nach § 77 S.O. vor dem Verlassen des Schiffes eventuell noch eine vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes herbeigeführt werden. § 74 Ziff. 1 S.O. spricht zwar nicht ausdrücklich von einer derartigen Vertragsverletzung, jedoch lässt sich eine solche Auslegung leicht suppeditieren. Natürlich müssen die Dienste ganz anderer Art als die vertragsmässig geschuldeten sein, sonst kann von einer schweren Verletzung nicht gesprochen werden.

Wie oben S. 8 bemerkt, liegt ein Heuervertrag im Sinne der Seemannsordnung nur vor, wenn das Schiff, für welches die Anheuerung erfolgt ist, zu den in § 1 S.O. aufgezählten Schiffen gehört. Gemäss § 135 S.O. finden jedoch gewisse Vorschriften der Seemannsordnung keine Anwendung auf die daselbst genannten Seeschlepper, Bergungs- und Hochseefischereifahrzeuge. Weiterhin hat der Bundesrat durch Bekanntmachung betr. die Nichtanwendung von Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge vom 16. Juni 1903 von der ihm gemäss § 134 S.O. gewährten Befugnis Gebrauch gemacht und die in diesem Paragraphen genannten Vorschriften als auf gewisse kleinere Fahrzeuge unanwendbar erklärt. — Es fragt sich nun, ob der Schiffsmann nur für ein ganz bestimmtes Schiff angeheuert werden kann oder aber für mehrere Schiffe, sei es desselben oder mehrerer Rheder. Das englische Recht hat hierüber ausdrückliche Bestimmungen getroffen, die Seemannsordnung dagegen schweigt. Bezüglich der Anmusterung kann kein Zweifel herrschen, denn diese kann, wie sich aus §§ 13 und 14 S.O. ergibt, nur für ein bestimmtes Schiff erfolgen. Hieraus dürfte aber auch ein Schluss auf den Heuervertrag selbst gezogen werden können, denn nach § 13 S.O. besteht die Anmusterung in der Verlautbarung des mit dem Schiffsmanne geschlossenen Heuervertrags vor einem Seemannsamte, ist aber die Anmusterung nur für ein bestimmtes Schiff möglich, so darf der Heuervertrag, in dessen Verlautbarung, wie gesagt, die Anmusterung besteht, sich auch nur auf ein einziges Schiff beziehen. Nur die Möglichkeit möchte ich nicht ausgeschlossen wissen, dass im Heuervertrage die Wahl des Schiffes dem Rheder oder dem Anzuheuernden überlassen bleibt. § 27 S.O. bestimmt zwar, dass dem Schiffsmanne bei der Anheuerung ein Heuerschein zu übergeben sei, welcher u. a. auch den Namen des Schiffs enthalten soll, da es sich hier aber nur um eine Ordnungsvorschrift handelt, dürfte meine Auffassung damit nicht widerlegt werden können.

In der Verpflichtung der Schiffsleute zum Dienste auf einem bestimmten Schiffe zeigt sich die Eigenart des Heuervertrags am deutlichsten. Der Arbeitgeber ist der Rheder, entweder schliesst er selbst

den Vertrag ab oder aber geschieht dies in seinem Namen. Von ihm erhält die Mannschaft ihre Heuer und er bleibt aus dem Kontrakte verpflichtet, allein trotzdem steht ihm nicht das Recht zu, der Mannschaft direkt Befehle zu erteilen zwecks Ausführung von Diensten. Würde er dies tun und die Schiffsmannschaft weigerte sich, ihm Gehorsam zu leisten, so würden die disziplinarrechtlichen Vorschriften der Seemannsordnung keine Anwendung finden können, denn nur dem Kapitän gegenüber besteht die Gehorsamspflicht und dies deshalb, weil er der Führer des Schiffes ist. Die Schiffsmannschaft steht also nicht sowohl im Dienste des Rheders als vielmehr im Dienste eines bestimmten Schiffes. Daher rührt auch das Recht des Kapitäns zur Anheuerung der Schiffsmannschaft (s. o. S. 13).

Eine weitere Eigenart des Heuervertrags liegt in der Verpflichtung des Schiffsmanns zur Leistung von Schiffsdiensten, die, wie bereits ausgeführt, der verschiedensten Art sein können. Der Heuervertrag nähert sich dadurch dem Gesindedienstvertrag, dass der Schiffsmann in den Schiffsverband aufgenommen wird, wodurch er zu dem Kapitän in ein Verhältnis tritt, das dem des Gesindes zum Gesindeherrn in vielen Beziehungen ähnlich ist. Dies zeigt sich insbesondere in dem Rechte des Schiffsmanns auf Wohnung und Beköstigung, sowie in der weitgehenden Fürsorgepflicht des Rheders für den erkrankten oder verletzten Schiffsmann. Ergänzend finden jedoch auf den Heuervertrag, der in der Seemannsordnung durchaus nicht erschöpfend geregelt wird, nicht die Vorschriften der Gesindeordnung, sondern die des Bürgerlichen Gesetzbuchs über den Dienstvertrag in den §§ 611—630 Anwendung. Die Subsidiarität des Bürgerlichen Gesetzbuchs wird praktisch in den Fällen der §§ 613, 615, 624, 625, 626 und 628. Dagegen finden die Vorschriften der Gewerbeordnung keine Anwendung, wie in § 6 dieses Gesetzes ausdrücklich hervorgehoben ist. Hier ist nämlich gesagt, dass die Gewerbeordnung anwendbar sei auf „die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaften auf den Seeschiffen." Diese Ausdrucksweise ist ungenau: Unter Schiffsmannschaft hat man nämlich zu verstehen die Schiffsmannschaft und die Schiffsoffiziere und unter Seeschiffen alle in § 1 S.O. genannten Schiffe, also auch gewisse Binnenschiffe.

Dem Heuervertrage eigentümlich ist auch die Bestimmung des § 1 Abs. 2 S.O.:

> Die Vorschriften dieses Gesetzes sind der Abänderung durch Vertrag entzogen, soweit nicht eine anderweitige Vereinbarung ausdrücklich zugelassen ist.

Eine solche Zulassung ist erfolgt in den §§ 3, 14, 18, 27 Abs. 2, 28, 29, 31, 32, 40, 45, 47, 54, 56, 60, 63, 66, 67 und 135 (vergl. § 134 S.O.). Veranlassung zu dieser Bestimmung des § 1 Abs. 2 S.O. haben die auf Grund der alten Seemannsordnung gemachten Erfahrungen gegeben. Die privatrechtlichen Vorschriften derselben konnten nämlich überwiegend durch Vereinbarung der Vertragsschliessenden abgeändert werden. Bei dem sozialen Uebergewicht der Rheder dauerte es gar nicht lange, bis diese gesetzliche Vertragsfreiheit zu ungunsten der Schiffsmannschaft ausgenutzt wurde: Die Klagen über die Missbräuche, welche mit den „besonderen Verabredungen" in den Muster-

rollen getrieben wurden, bildeten einen der Ausgangspunkte für das Verlangen nach einer Revision der Seemannsordnung (Motive S. 48 ff.). Der Entwurf der Seemannsordnung suchte denn auch diese Missstände zu beseitigen (vergl. § 25 Abs. 2 des Entwurfes), aber nur in beschränktem Masse, die allgemeine, für sämtliche Abschnitte der Seemannsordnung geltende Bestimmung des § 1 Abs. 2 S.O. wurde erst in der Kommission beschlossen. Wird versucht, im Heuervertrage eine der Abänderung durch Vertrag entzogene Bestimmung ausser Kraft zu setzen, so ist die betreffende Abmachung nichtig; nach dem Grundsatze: utile per inutile non vitiatur bleibt aber der übrige Inhalt des Vertrags bei Bestand, wenn anzunehmen ist, dass er auch ohne den nichtigen Teil abgeschlossen sein würde. Die Vermutung spricht jedoch dagegen (vergl. § 139 B.G.B.). Natürlich kann die Vorschrift des § 1 Abs. 2 S.O. nur den Sinn haben, dass durch sie den Vertragsparteien das Minimum der zu beanspruchenden Rechte gewährleistet werden soll, dass also dieses Minimum durch abweichende Vereinbarungen nicht verkümmert werden darf, wie Wittich, Zeitschrift für ges. H.R. S. 145 mit Recht betont. Demgemäss muss es zulässig sein, einem der Contrahenten durch besondere Vereinbarung ein über jenes Minimum hinausgehendes Recht einzuräumen, soweit dies ohne Verkümmerung eines gesetzlichen Rechts des Gegencontrahenten möglich ist.

Eine letzte Eigentümlichkeit des Heuervertrags liegt in den disziplinaren und obrigkeitlichen Befugnissen des Kapitäns und des Seemannsamtes (vierter und fünfter Abschnitt der Seemannsordnung), deren Besprechung aber über den Rahmen dieser Abhandlung hinausgeht. (S. unten.)

Es erübrigt noch, kurz die Eigenschaft des Heuervertrags als eines zeitlichen, entgeltlichen Vertrags zu berühren.

Der Heuervertrag ist einmal ein entgeltlicher Vertrag: Der Arbeitnehmer verspricht die Leistung von Diensten gegen Zusicherung eines bestimmten Lohnes seitens des Arbeitgebers. Dieser Lohn besteht teils in Gewährung einer Geldvergütung, teils in Darbietung einer Naturalvergütung. Die Geldvergütung wird herkömmlicherweise als Heuer bezeichnet. Zur Heuer im Sinne der Seemannsordnung gehört auch der für Ueberstundenarbeit (vergl. §§ 35 Abs. 3, 37 Abs. 3 S.O.) versprochene Lohn (arg. § 81 S.O.). Die Naturalvergütung besteht in der Gewährung von Beköstigung und Wohnung. Nur bei der Küstenfahrt, und auch da ziemlich selten, kommt es vor, dass die Beköstigung der Schiffsmannschaft selbst überlassen bleibt, dafür erhält sie dann eine entsprechend höhere Heuer. Für die Verproviantierung des Schiffes zu sorgen, ist Recht und Pflicht des Kapitäns als Vertreters des Rheders (§§ 513, 527 H.G.B.). Während früher die Heuer meist für die ganze Reise festgesetzt wurde, wird sie heutzutage in den weitaus überwiegenden Fällen nach Monaten berechnet. Vereinzelt kommt es auch vor, dass den Schiffsleuten ausser ihrer Heuer noch ein Anteil an der Fracht oder am Gewinne versprochen wird. Es ist jedoch eine solche Vergütung nach der ausdrücklichen Bestimmung in § 81 S.O. nicht als Heuer im Sinne der Seemannsordnung anzusehen. Dies hat die Folge, dass, wenn die Seemannsordnung einem

Schiffsmanne einen Heueranspruch gewährt, diese Gewinnanteile bei der Berechnung der Heuer ausser Betracht zu bleiben haben, so z. B. in den Fällen der §§ 72, 73, 69 und 76 S.O. Im Gegensatze hierzu fasst die französische Praxis (vergl. Urteile des Cassationshofs vom 19. Februar 1872 und 14. Mai 1873) diese Ansprüche als Heueransprüche auf.

Eine Beteiligung am Gewinne kommt bei uns heute nur noch in der Hochseefischerei, besonders in Geestemünde, vor, wo den Mannschaften Fangprämien gewährt zu werden pflegen. Die Kapitäne auf den Heringsloggern dagegen erhalten ausser dem Fanglohn zumeist keine Vergütung für die von ihnen geleisteten Dienste. Die Gewährung eines Frachtanteils dürfte bezüglich der Schiffsmannschaft heute nicht mehr vorkommen, bei der Anstellung des Kapitäns ist sie indessen noch ziemlich verbreitet.

Selbst wenn keine Heuer im Sinne des § 81 S.O. vereinbart ist, liegt aber doch ein Heuervertrag im Sinne der Seemannsordnung vor, und abgesehen von den Bestimmungen über die Heuer finden die Vorschriften der Seemannsordnung auch auf einen solchen Vertrag Anwendung. § 81 S.O. steht dieser Auffassung durchaus nicht entgegen. (Vergl. auch Perels S. 15.)

Der Heuervertrag ist endlich ein zeitlicher Vertrag. Nach § 28 S.O. kann er für eine Reise oder auf Zeit abgeschlossen werden. Während früher die Anmusterung für die Reise fast ausschliesslich üblich war und die Seemannsordnung von 1872 die Ansprüche des Schiffsmanns nur für diesen Fall der Anmusterung regelte, ist heute auch die Anmusterung auf Zeit allgemein verbreitet. Im Wesergebiete wird die Schiffsmannschaft in der Regel für 6 Monate angeheuert, bei der Hamburg-Amerika-Linie in der Regel sogar auf ein Kalenderjahr, d. h. jedesmal bis auf den Schluss des Kalenderjahres. Hier wie dort haben jedoch beide Parteien das Recht, am Ende einer Rundreise vom Vertrage zurückzutreten. Im Ostseegebiete ist die Anmusterung für die Dauer einer Saison bis zur Beendigung der Schiffahrt durch die Eisverhältnisse üblich geworden. — Vom nationalen Standpunkte aus betrachtet, ist die Anheuerung für die Reise sehr wünschenswert, da so der deutsche Schiffsmann wieder in einen deutschen Hafen zurückgeführt wird und deshalb zumeist unserem Seemannsstande erhalten bleibt, während bei der Anheuerung auf Zeit unter Umständen der Dienstvertrag im Auslande zu Ende geht.

Der praktische Gegensatz zwischen der Anheuerung auf Zeit und für die Reise tritt besonders hervor bei den Vorschriften über den Heuerschein (§ 27 S.O.), über die Dauer des Heuervertrags (§§ 28, 66, 67, 75 S.O.), über die Erhöhung der Heuer (§ 52 S.O.) und über die Berechnung der Entschädigungsheuer (§§ 71, 72, 80 S.O.).

Ist eine Anheuerung weder für die Reise noch auf bestimmte Zeit erfolgt, hat sich also der Schiffsmann auf unbestimmte Zeit verheuert, so kann jeder Teil in jedem Hafen, welchen das Schiff zum Löschen oder Laden anläuft, vom Vertrage unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 24 Stunden zurücktreten, es sei denn, dass im Vertrage eine andere Kündigungsfrist angegeben ist oder sonst über die Beendigung des Dienstverhältnisses Bestimmungen getroffen worden

sind (§ 29 S.O.), vergl. § 75 Ziff. 1 S.O. Diese Vorschriften sind besonders mit Rücksicht auf den ostasiatischen Verkehr, wo die Anheuerung auf unbestimmte Zeit üblich ist, in die Seemannsordnung aufgenommen worden.

Zweck dieser Abhandlung ist, die privatrechtliche Seite des Heuervertrags zur Darstellung zu bringen. Es wird hier also ganz abgesehen werden von den disziplinaren und obrigkeitlichen Befugnissen des Kapitäns und des Seemannsamtes, und es werden die eingehenden strafrechtlichen Bestimmungen der Seemannsordnung nur kurz gestreift werden können. Andererseits wird aber auch die polizeiliche Seite des Heuervertrags, die ihre Regelung im zweiten Abschnitte der Seemannsordnung gefunden hat, nicht besprochen werden, soweit dies nicht im folgenden Paragraphen und in § 6 unten, in welchen das Verhältnis des Heuervertrags zur An- resp. Abmusterung einer kurzen Untersuchung unterzogen werden soll, zu geschehen hat. Dagegen wird es sich nicht vermeiden lassen, die in engem Zusammenhang mit den privatrechtlichen Bestimmungen stehenden und zur Durchführung der auf Grund ihrer sich ergebenden Ansprüche bestimmten prozessualen Vorschriften am Schlusse der Abhandlung zu behandeln.

---

§ 3.

Form des Heuervertrags.

Sein Verhältnis zur Anmusterung.

„Die Gültigkeit des Heuervertrags ist durch schriftliche Abfassung nicht bedingt."

Diese in § 27 an die Spitze des die privatrechtliche Seite des Heuervertrags regelnden dritten Abschnitts der Seemannsordnung gestellte Bestimmung bildet den Kernpunkt der hier zu behandelnden Fragen. Erst nach langen Verhandlungen hat sich den Grundsätzen des Bürgerlichen Gesetzbuchs entsprechend die Formfreiheit des Heuervertrags in der Seemannsordnung durchsetzen lassen. Zwar war die Schriftlichkeit dieses Vertrags schon von der alten Seemannsordnung im Anschluss an den Art. 317 des alten Handelsgesetzbuchs abgelehnt worden, zwar hatte auch die Regierungsvorlage an dieser Regelung nichts ändern wollen, aber in der Kommission wurde in erster Lesung ein Antrag angenommen, der bei Strafe der Nichtigkeit die Schriftlichkeit des Heuervertrags forderte mit der Einschränkung, dass nur die wichtigsten Bestimmungen — Bezeichnung des Schiffes, Heimatshafen, Dauer des Dienstverhältnisses, Höhe der Heuer, Dienststellung und Ort der Anmusterung — schriftlich fixiert werden sollten. In zweiter Lesung erhoben sich jedoch gegen diesen Beschluss wiederum Bedenken und bei der Abstimmung ergab sich eine erhebliche Majorität, welche die Schriftlichkeit des Heuervertrags verwarf. Trotzdem der Verein deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine und der Verband deutscher Seemaschinisten in einer Eingabe an den Reichstag die Schriftlichkeit des ganzen Vertrags gefordert hatten (vergl. Prot. S. 2821) — die von der technischen Kommission für Seeschifffahrt im Jahre 1896 vernommenen Auskunftspersonen aus dem Stande der Schiffsleute dagegen hatten schriftliche Abfassung nicht für nötig gehalten (Motive S. 103); nicht ganz richtig deshalb v. Hippel S. 40 — wurde dieser Beschluss zum Gesetze erhoben.

Zum mindesten auffallend finde ich es, dass in der Kommission (vergl. Bericht S. 12) die Behauptung unwidersprochen blieb, in England sei der Heuervertrag an keine Form gebunden und erst die regelmässig bald darauf folgende Anmusterung lege das eingegangene Dienstverhältnis mit einer gewissen Förmlichkeit schriftlich fest. Auch im Reichstage erhob sich kein Widerspruch, als der Abgeordnete Schwartz in der 2. Beratung des Entwurfs (Prot. S. 2817) ausführte:

. . . . Ich möchte auf England verweisen, wo in den shipping offices die Anmusterungen und Anheuerungen zu gleicher Zeit stattfinden, möglicherweise an einem Tage, wo die Leute hingehen, um sich eine Stelle zu suchen und wo auch die Kapitäne, die Leute verlangen, anwesend sind. . . . .

Ausdrücklich schreibt doch sect. 113 Merchant shipping Act 1894 vor, dass der Kapitän mit jedem Schiffsmanne einen Heuervertrag in der gesetzlich bestimmten Form, d. i. Schriftform, abschliessen müsse. Allerdings ist der formlos abgeschlossene Vertrag nach englischem Rechte nicht nichtig, sondern der Kapitän macht sich nur strafbar, wenn er die vorgeschriebene Form nicht nachholt, ehe das Schiff die Reise antritt resp. fortsetzt (vergl. unten § 10).

Schriftlichkeit des Heuervertrags ist auch für Italien geltendes Recht. Für Norwegen ist durch Gesetz vom 20. Juli 1893 bestimmt, dass ein von beiden Parteien unterschriebener Heuervertrag errichtet werden „soll“ (§ 70). In § 285 desselben Gesetzes wird dem Kapitän, der dieser Ordnungsvorschrift nicht nachkommt, Strafe angedroht, somit ein ähnlicher Standpunkt eingenommen, wie ihn das englische Recht vertritt. Das schwedische Gesetz vom 12. Juni 1891 und das dänische Gesetz vom 1. April 1892 bestimmen, was der Inhalt des Heuervertrags sein soll und fügen bei, dass bei Vermeidung von Strafe das jedem Schiffsmanne bei der Anheuerung auszuhändigende Abrechnungsbuch eine beglaubigte „Abschrift“ enthalten müsse. Für Frankreich ist der Code de commerce massgebend, der in Betracht kommende Artikel 250 ist jedoch undeutlich gefasst und gibt zu Zweifeln Anlass. Die herrschende Meinung vertritt indessen auf Grund der geschichtlichen Entwicklung (vergl. ordonnance du roi 1681 libre III, titre IV, Art. 1) die Schriftlichkeit des Heuervertrags (vergl. Douillard S. 31 ff.).

Im ersten Satz des § 27 S.O. ist, um es zu wiederholen, ausgesprochen, dass die Giltigkeit des Heuervertrags durch schriftliche Abfassung nicht bedingt sei. Der in der alten Seemannsordnung nicht enthaltene zweite Satz dieses Paragraphen lautet nun aber:

„Jedoch ist dem Schiffsmanne bei der Anheuerung ein von dem Kapitän oder dem Vertreter der Rhederei (§ 12 Abs. 2) unterschriebener Ausweis (Heuerschein) zu geben, welcher enthält

Namen des Schiffes,
Angabe der Dienststellung,
Angabe der Reise oder Dauer des Vertrags,
Höhe der Heuer,
Zeit und Ort der Anmusterung.“

In den §§ 114 Ziff. 4, 119 und 120 S.O. ist ferner bestimmt, dass mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft wird der Rheder resp. Vertreter des Rheders, welcher es unterlässt, bei der Anheuerung dem Schiffsmanne den vorgeschriebenen Heuerschein (§ 27) einzuhändigen. Diese Bestimmung wird dahin ausgelegt werden dürfen, dass der Nichteinhändigung gleich zu achten ist die Einhändigung eines nicht den Vorschriften des § 27 vollständig entsprechenden Heuerscheins. — Praktisch steht demnach auch das deutsche Recht auf einem ähnlichen Standpunkte wie das englische. Eine Abweichung vom englischen Rechte liegt aber darin, dass im Heuerschein nur die

wichtigsten Vertragsabreden aufzuführen sind, während das agreement with the crew alle Vereinbarungen zu enthalten hat. Letzteres kann fernerhin auch nur mit dem Kapitän abgeschlossen und nur von ihm unterzeichnet werden, während die Ausstellung des Heuerscheins durch diejenige Person zu erfolgen hat, welche den Heuervertrag mit dem Schiffsmanne geschlossen hat.

Nicht zu enthalten braucht der Heuerschein den Zeitpunkt des Dienstantritts, trotzdem er nach § 32 Abs. 1 S.O. schon bei der Anheuerung angegeben werden muss, nicht den Namen des Kapitäns und das Quantum der Beköstigung, welche als wesentliche Teile des Vertrags in die Musterrolle aufgenommen werden müssen. Muss der Ueberstundenlohnsatz in dem Heuerschein angegeben werden? Zweifelhaft ist diese Frage, weil nach § 81 S.O. der Ueberstundenlohn als Heuer im Sinne der Seemannsordnung anzusehen ist. Aus den Verhandlungen des Reichstags (vergl. Prot. S. 2817, 2818, 2821, aber auch S. 2819) ergibt sich, dass Heuerlohn und Ueberstundenlohn ziemlich scharf auseinandergehalten wurden, wie das auch im praktischen Leben selber der Fall sein mag, trotzdem aber neige ich gegen Loewe S. 32 der Ansicht zu, dass auch der Ueberstundenlohnsatz in dem Heuerschein Aufnahme zu finden hat. Jedenfalls gibt die gegenteilige Auffassung zu erheblichen Zweifeln Anlass, und in dubio dürfte es doch das Richtigere sein, die Frage dem Geiste der Seemannsordnung entsprechend zu Gunsten des Dienstverpflichteten zu entscheiden.

In § 27 S.O. ist einfach gesagt, dass dem Schiffsmanne ein Heuerschein zu geben sei. Diese Verpflichtung besteht also auch dann, wenn der Schiffsmann die Aushändigung desselben nicht verlangt oder wenn er darauf verzichtet. Dass diese Ansicht richtig ist, ergibt sich schon aus der Erwägung, dass der Schiffsmann durch Stillschweigen resp. Verzicht doch nicht einfach die im öffentlichen Interesse getroffenen Strafbestimmungen der §§ 114, 119 und 120 S.O. ausser Kraft setzen kann. Auch der Vorschrift des § 1 Abs. 2 S.O. würde eine derartige Auslegung widersprechen. Anders als Perels S. 16 glaube ich aber, dass der Anheuernde sich nicht strafbar macht, wenn er den Heuerschein anstatt dem minderjährigen Schiffsmanne dessen gesetzlichem Vertreter ausfolgt, was doch nur dann der Fall sein wird, wenn dieser bei der Anheuerung zugegen ist. Die ratio legis ist doch wohl die, dass der Schiffsmann gleich bei der Anheuerung einen schriftlichen Ausweis über die wesentlichsten Vertragsbestimmungen erhalten soll, um bei der Anmusterung dem Rheder gegenüber geschützt zu sein. § 27 fordert zwar Ausfolgung des Heuerscheins an den Schiffsmann, allein die ratio legis widerspricht der Ausfolgung an den gesetzlichen Vertreter nicht nur nicht, lässt sie vielmehr als wünschenswert erscheinen. Zu einer andern Entscheidung gelange ich natürlich, wenn der Schiffsmann von seinem gesetzlichen Vertreter zur Uebernahme von Schiffsdiensten ermächtigt worden ist, denn dann würde meine Auffassung sich nicht mit den Bestimmungen des § 8 Abs. 2 S.O. vereinigen lassen. Dagegen ist Perels zuzustimmen, wenn er S. 16 behauptet, auch der Umstand befreie nicht von der Verpflichtung zur Ausfolgung des Heuerscheins, dass der Anzuheuernde lesensunkundig oder der deutschen Sprache nicht mächtig

sei. Zur Begründung berufe ich mich auf meine eben gemachten Ausführungen. Dass im Reichstage in Beziehung auf alle diese Fälle (Prot. S. 5063) eine mildere Auffassung unwidersprochen zur Geltung gebracht worden ist, ist natürlich ohne Bedeutung. Nicht nur mit dem Wortlaute des Gesetzes, wie Perels S. 16 schreibt, sondern auch mit der ratio legis selbst ist eine solche mildere Auffassung unvereinbar.

Die Ausstellung des Heuerscheins in einer fremden Sprache kann vom Schiffsmanne nicht gefordert werden.

Nun zur Besprechung des Verhältnisses des Heuervertrags zur Anmusterung!

„Die Giltigkeit des Heuervertrags ist auch durch den nachfolgenden Vollzug der Anmusterung nicht bedingt“: § 27 S.O. Der Heuervertrag bedeutet also nicht nur einen Vorvertrag, der erst durch die Anmusterung für beide Parteien bindend würde. In den Kreisen der Schiffsleute scheinen hierüber ganz verkehrte Ansichten zu herrschen oder wenigstens im Jahre 1896 noch geherrscht zu haben (vergl. Motive S. 103), ja sogar der Vorsitzende der technischen Kommission selbst hatte sich damals hierüber, wie aus seinen Ausführungen S. 103 sich ergibt, eine richtige Meinung noch nicht zu eigen gemacht! Es ist auf das schärfste zu betonen, dass beide Parteien mit dem formlosen Abschluss des Heuervertrags an die in demselben getroffenen Verabredungen endgültig gebunden sind. Natürlich kann aber beim Vertragsschluss vereinbart werden, — dies wäre aber auch möglich, wenn nach dem Gesetze Schriftform erforderlich wäre, — dass den Schiffsleuten der Rücktritt vom Vertrag offen stehen solle, sofern ihnen die bei der Anmusterung verlesenen Bedingungen nicht genehm sein sollten (Motive S. 50). Auch sonst kann der Rücktritt dem Schiffsmanne wie dem Rheder vorbehalten werden, es sei denn, dass eine zwingende Vorschrift dem entgegensteht.

Die Anmusterung besteht nach § 13 S.O. in der Verlautbarung des mit dem Schiffsmanne geschlossenen Heuervertrags vor einem Seemannsamte, die grundsätzlich vor Antritt resp. Fortsetzung der Reise zu erfolgen hat. Mit dieser Vorschrift soll einmal verhindert werden, dass der Schiffsmann auf ein unsicheres Rechtsverhältnis hin die Fahrt beginnt, andererseits sollen dadurch auch Bedrückungen des Schiffsmanns ferngehalten werden: Der Heuervertrag ist an keine Form gebunden, über Einzelheiten werden vielfach keine Verabredungen getroffen und deshalb sollen auch die in § 14 Abs. 2 S.O. angegebenen Details in die Musterrolle aufgenommen werden. So ist die Anmusterung gewissermassen eine staatliche Bekräftigung des Heuervertrags (Lewis S. 189). Bei den erst nach Ausfertigung der Musterrolle angeheuerten Schiffsleuten ist die Musterung nachträglich durch das Seemannsamt in die Musterrolle einzutragen (sog. Nachmusterung).

Die Anmusterung setzt demnach den Abschluss des Heuervertrags voraus. (Anders das englische Recht, das Anheuerung und Anmusterung uno actu vorgenommen wissen will.) Sie hat übrigens heute nicht mehr die gleiche Bedeutung, die ihr zur Zeit der Geltung der Seemannsordnung von 1872 zukam, denn § 27 Satz 2 S.O. fordert die Ausstellung eines Heuerscheins, in welchem die wichtigsten, auch in die Musterrolle aufzunehmenden Vertragsverabredungen enthalten sein

müssen. Jedoch sind Verabredungen, die nicht in die Musterrolle aufgenommen worden sind, deshalb nicht ungiltig, denn die §§ 107 und 114 S.O. drohen dem Schiffsmanne und Kapitän nur eine Strafe an im Falle der auf Täuschung des Seemannsamtes abzielenden Unterlassung ihrer Angabe. Bezüglich der besonderen Verabredungen mit den Schiffsoffizieren ist übrigens ausdrücklich bestimmt, dass nur der wesentliche Inhalt derselben in die Musterrolle eingetragen werden müsse (§ 14 Abs. 2 S.O.). Verabredungen, die nach § 1 Abs. 2 S.O. unzulässig sind, dürfen selbstredend in die Musterrolle nicht Aufnahme finden. Indirekt dient die Musterrolle auch zur Festigung der Disziplin und bietet bei vorkommenden Streitigkeiten eine höchst zweckmässige Grundlage für deren rasche und gerechte Entscheidung.

Die Anmusterung gibt dem privatrechtlichen Akte des Heuervertragsschlusses öffentliche Beglaubigung und öffentlich-rechtliche Wirkungen; aber noch mehr, auch für die Rechte und Pflichten des Schiffsmanns aus dem Vertrage ist sie von Bedeutung: Wenn ein Schiffsmann erst nach Anfertigung der Musterrolle geheuert wird, so gelten für ihn in Ermangelung anderer Vertragsbestimmungen die nach Inhalt der Musterrolle mit der übrigen Schiffsmannschaft getroffenen Abreden (§ 31 S.O.). Dies ist von Bedeutung für diejenigen Abreden, welche nicht in den Heuerschein aufgenommen werden müssen. Ort und Zeit der Anmusterung weiterhin sind massgebend für den vom Schiffsmanne zu beanspruchenden Heuerlohnsatz, wenn im Heuervertrage hierüber nicht durch ausdrückliche Erklärung eine Vereinbarung getroffen worden ist (§ 29 S.O.). Die Heuer ist zu zahlen vom Tage der Anmusterung an, es sei denn, dass der Dienstantritt bereits vorher erfolgt ist (§ 44 S.O.). Von Wichtigkeit ist auch die Bestimmung des § 30 S.O. Hiernach geht, falls ein Schiffsmann durch mehrere Verträge für ein und dieselbe Zeit sich verheuert und auf Grund eines dieser Verträge eine Anmusterung stattgefunden hat, dieser Vertrag, sonst der zuerst abgeschlossene, vor. Haben mehrere Anmusterungen stattgefunden, so geht derjenige Vertrag vor, welcher zuerst abgeschlossen worden ist, vorausgesetzt, dass auch auf Grund seiner eine Anmusterung stattgefunden hat und dies selbst dann, wenn die Anmusterung auf Grund der übrigen Verträge bereits früher erfolgt ist: Diese Konsequenz wird aus § 30 S.O. wohl oder übel gezogen werden müssen. Übrigens dürfte es Pflicht des um Anmusterung auf Grund eines jüngeren Vertrags angegangenen Seemannsamtes sein, die Anmusterung abzulehnen, wenn es von einem nicht erfüllten älteren Vertrage Kenntnis erlangt hat (vergl. Löwe S. 34). Durch die Anmusterung auf Grund eines jüngeren Heuervertrags werden natürlich die etwa früher eingegangenen, unerfüllt gebliebenen Verträge nicht aufgehoben, vielmehr bleiben die Ansprüche der betreffenden Rheder aus diesen Verträgen unberührt, insbesondere können sie wegen Nichterfüllung einen Anspruch auf Schadensersatz geltend machen.

Die Anmusterung ist bedeutungsvoll auch für den Beginn der Fürsorgepflicht des Rheders (§ 59 S.O.), vergl. ferner noch §§ 52, 74 Ziff. 4 und 76 S.O. Endlich ist noch anzuführen, dass der Schiffsmann im Zwangswege zur Diensterfüllung nur angehalten werden kann, wenn die Anmusterung erfolgt ist (§ 34 S.O.). Vor erfolgter An-

musterung ist der Kapitän nur berechtigt, den Schiffsmann durch die ordentlichen Gerichte — nicht aber durch das Seemannsamt, wie in § 34 — zu zwingen, sich zur Anmusterung und zum Schiffsdienst zu gestellen. Leistet der Schiffsmann der gerichtlichen Anordnung keine Folge, so kann der Kapitän nicht mit Gewalt gegen ihn vorgehen, denn nach C.P.O. § 888 ist solche nicht zulässig. Er kann nur Schadensersatz wegen Nichterfüllung verlangen und dafür sorgen, dass der Schiffsmann auf Grund des § 93 S.O. in Strafe genommen wird. Erst mit dem Augenblick der erfolgten Anmusterung ändert sich die Sachlage vollständig zu Ungunsten des Schiffsmanns.

§ 4.

Pflichten des Schiffsmanns.

Der Heuervertrag verpflichtet den Schiffsmann zunächst, sich zur Anmusterung (vergl. §§ 12 und 107 Ziff. 2 S.O.) und zum Dienstantritt (vergl. § 32 S.O.) zu gestellen. Der Dienstantritt hat im Zweifel im unmittelbaren Anschluss an die Anmusterung zu erfolgen. Zu diesem Zeitpunkt hat sich also grundsätzlich der Schiffsmann mit seinen Sachen an Bord einzufinden, und von diesem Zeitpunkt an hat er Schiffsdienste zu leisten. § 32 S.O. gestattet jedoch eine abweichende Vereinbarung, welche besonders häufig bei der sog. Anmusterung auf Ordre vorkommt. Von einer solchen spricht man dann, wenn sich der Kapitän oder Rheder die Mannschaft durch vorzeitige Anmusterung für die Fahrt sichern will. In allen Fällen aber ist der Zeitpunkt, zu welchem der Dienstantritt erfolgen soll, dem Schiffsmanne bei der Anheuerung, der Liegeplatz des Schiffes oder der Ort, an welchem er sich zwecks Dienstantritts melden soll (Meldeort), bei der Anmusterung anzugeben, während nach der alten Seemannsordnung weder die Angabe des Dienstantritts noch die des Liegeplatzes oder Meldeorts bei der Anheuerung resp. Anmusterung erforderlich war und auch der Entwurf in § 30 nur die Angabe des Zeitpunktes des Dienstantritts, und zwar bei der Anmusterung, vorgeschrieben hatte. Diese Bestimmung des § 32 Abs. 1 Satz 2 S.O. ist übrigens eine lex imperfecta, denn an ihre Übertretung ist nicht einmal eine Strafdrohung geknüpft.

Grundsätzlich hat sich also der Schiffsmann von der Anmusterung ab zum Dienstantritt bereit zu halten. Aus diesem Grunde bestimmt die Seemannsordnung auch in § 44, dass die Heuer dem Schiffsmanne vom Tage der Anmusterung an zu zahlen sei resp. vom Tage des Dienstantritts, wenn dieser vor der Anmusterung erfolgen sollte. Letzteres ist insbesondere dann der Fall, wenn die Anmusterung ohne Verzögerung des Antritts oder der Fortsetzung der Reise nicht vor der Abfahrt des Schiffs erfolgen kann (vergl. § 13 S.O.). Im Gegensatze zum Entwurf, der in § 40 Satz 2 bestimmte, eine Abrede, dass die Heuer erst von einem späteren Zeitpunkte als dem der Anmusterung an zu zahlen sei, sei nichtig, wenn der Zeitpunkt, zu welchem der Dienstantritt erfolgen solle, dem Schiffsmanne vom Kapitän oder dessen Vertreter bei der Anmusterung nicht angegeben worden sei, lässt § 44 S.O. eine solche Abrede überhaupt nicht zu (vergl. § 1 Abs. 2 S.O.). Mag also der Schiffsmann seinen Dienst erst einige Zeit nach der Anmusterung anzutreten haben oder im unmittelbaren An-

schluss an dieselbe, immer ist die Heuer vom Tage der Anmusterung an zu zahlen. — In allen Fällen, in welchen der Dienstantritt der Anmusterung nicht unmittelbar sich anschliesst, hat die Heuer nicht die Natur einer Gegenleistung, eines Entgelts für geleistete Dienste, sie wird vielmehr dafür bezahlt, dass dem Schiffsmanne vom Tage der Anmusterung an die Verfügung über seine freie Zeit genommen ist, sie hat also den Charakter des Schadensersatzes und zwar des Ersatzes entgehender Einnahme, entgehenden Verdienstes (vergl. Lotmar S. 148). Das Gesetz behandelt indessen diese Forderung nicht als Schadensersatzforderung, sondern als Heuerforderung im Sinne einer Lohnforderung.

Ist bei der Anheuerung dem Schiffsmanne mitgeteilt worden, dass er z. B. 8 Tage nach der Anmusterung sich zum Dienstantritt zu gestellen habe, so hat der Rheder nach den eben gemachten Ausführungen auch für diese 8 Tage dem Schiffsmanne die vereinbarte Heuer zu zahlen. Es frägt sich nun, ob der Rheder eben mit Rücksicht auf diese ihm auferlegte Verpflichtung nicht die Möglichkeit hat, trotz der bei der Anheuerung getroffenen Bestimmung schon vor dem Ablauf der Frist von 8 Tagen vom Schiffsmann zu verlangen, seinen Dienst anzutreten, z. B. weil das Schiff, für welches der Schiffsmann angeheuert wurde, vor der ursprünglich festgesetzten Zeit seine Reise antreten resp. fortsetzen soll. Eine prinzipielle Entscheidung dürfte meines Erachtens hier nicht möglich sein, es wird vielmehr auf den Einzelfall abgestellt werden müssen: insbesondere wird die Frage aufzuwerfen und zu untersuchen sein, ob nicht der Schiffsmann sich durch Gewährung dieser Frist von 8 Tagen hat bestimmen lassen, mit einer niedrigeren Heuer vorlieb zu nehmen oder auf andere Bedingungen einzugehen, für die er sonst nicht zu haben gewesen wäre. Nie aber braucht sich der Schiffsmann den von ihm in der Zeit zwischen Anmusterung und Dienstantritt anderweit verdienten Lohn auf seine Heuer anrechnen zu lassen, eine Vereinbarung solcher Art wäre, weil durch §§ 44 Abs. 1 und 1 Abs. 2 S.O. nicht ausdrücklich zugelassen, nichtig. In der Praxis werden deshalb, wenn irgendwie möglich, Anmusterung und Dienstantritt an ein und demselben Tage erfolgen.

Fraglich ist nun noch bezüglich der Bestimmungen des § 32 S.O., ob mit der Forderung der Angabe des Zeitpunktes, zu welchem der Dienstantritt erfolgen soll, gemeint ist, dass das Datum des Dienstantritts angegeben werden müsse. Mit v. Hippel S. 45 wird man sagen dürfen, dass eine allgemeine Bezeichnung dieses Zeitpunktes genügt, da es bei der Anheuerung in vielen Fällen überhaupt nicht möglich sein wird, einen Kalendertag für den Dienstantritt zu bestimmen. Ist aber die Angabe eines Kalendertages möglich, so muss sie auch erfolgen, nicht genügt dann eine allgemeinere Bezeichnung. Kurz, der Zeitpunkt des Dienstantritts ist so genau anzugeben, als dies nach Lage der Verhältnisse möglich ist. — Entsprechendes gilt für die Angabe des Liegeplatzes.

Kommt der Dienstberechtigte mit der Annahme der Dienste des Schiffsmanns in Verzug (vergl. §§ 294 ff. B.G.B.), so hat in Ermangelung einer Bestimmung der Seemannsordnung das Bürgerliche Gesetzbuch Anwendung zu finden. Dieses bestimmt in § 615, dass der Schiffs-

mann für die infolge des Verzugs nicht geleisteten Dienste die vereinbarte Vergütung, zu der auch die Gewährung von Unterkunft und Beköstigung zu rechnen sind, verlangen kann, ohne zur Nachleistung verpflichtet zu sein. Er muss sich jedoch den Wert desjenigen anrechnen lassen, was er infolge des Unterbleibens der Dienstleistung erspart oder durch anderweitige Verwendung seiner Dienste erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt. Dass diese Bestimmung des Bürgerlichen Gesetzbuchs hier Anwendung finden muss, ist nicht zu bezweifeln, die Konsequenzen allerdings, die sich aus dieser Anwendung ergeben, sind ziemlich eigenartig, denn die Folge ist, dass der Schiffsmann, welcher seinen Dienst erst einige Zeit nach der Anmusterung anzutreten hat, für diese Zeit zwischen Anmusterung und Dienstantritt seine Heuer erhält, ohne dass der Rheder berechtigt wäre, daran Abzüge irgend welcher Art zu machen, während für die Zeit des Verzugs des dienstberechtigten Rheders der Schiffsmann zwar auch die Heuer verlangen kann, ohne zur Leistung von Diensten für diesen Zeitraum nachträglich noch in Anspruch genommen werden zu können, aber auf diese Forderung sich anrechnen lassen muss, was er infolge des Unterbleibens der Dienstleistung erspart oder durch anderweitige Verwendung seiner Dienste erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt. Der Schiffsmann ist also für die Zeit zwischen Anmusterung und Dienstantritt viel besser gestellt, als für die Zeit des Annahmeverzugs des Rheders resp. des Kapitäns als dessen Vertreters, trotzdem die Verpflichtung des Schiffsmanns zum Dienstantritt auch in letzterem Falle bestehen bleibt.

Verzögert der Schiffsmann den Dienstantritt und beträgt die Verzögerung mehr als 24 Stunden, so ist der Kapitän oder der Rheder, wie auch schon nach der alten Seemannsordnung, zum Rücktritte vom Heuervertrage befugt, mag nun den Schiffsmann eine Schuld treffen oder nicht, mag die Anmusterung bereits stattgefunden haben oder noch bevorstehen. Eine Verzögerung des Dienstantritts im Sinne des § 32 Abs. 2 S.O. liegt bei jeder Verspätung desselben seitens des Schiffsmanns vor, ohne Rücksicht darauf, ob diesen hiebei ein Verschulden trifft oder nicht. Diese Bestimmung ist getroffen worden im Interesse des Rheders resp. Kapitäns, die von der Gefahr befreit werden sollen, die Reise mit unvollständiger Mannschaft antreten zu müssen, indem ihnen die Möglichkeit gewährt wird, vom Vertrage zurückzutreten und einen Ersatzmann anzuheuern. Aus dem gleichen Grunde ist dem Schiffsmanne in § 17 S.O. die Verpflichtung auferlegt, sich so bald als möglich gegen den Kapitän und das Seemannsamt, vor welchem die Anmusterung erfolgt ist, auszuweisen, wenn er durch ein unabwendbares Hindernis ausser Stande gesetzt ist, den Dienst anzutreten. Nichtbefolgung dieser Vorschrift seitens des Schiffmanns ist nach § 107 S.O. strafbar, ihre Befolgung andererseits beseitigt aber nicht das Recht des Kapitäns resp. Rheders, von der ihnen in § 32 Abs. 2 S.O. gewährten Befugnis Gebrauch zu machen, d. h. vom Vertrage zurückzutreten. Dieser Rücktritt hat nach den Vorschriften der §§ 349, 130 ff. B.G.B. zu erfolgen, d. h. durch Erklärung gegenüber dem Schiffsmanne. Denn beim Fehlen von Bestimmungen in der Seemannsordnung über die Ausübung des Rücktrittsrechts — des ver-

tragsmässigen wie des gesetzlichen — muss die Rücktrittserklärung auf Grund des § 32 Abs. 2 Satz 1 S.O. nach den Grundsätzen des Bürgerlichen Gesetzbuchs erfolgen. Direkt allerdings ist § 349 B.G.B. nicht anwendbar, denn die §§ 346 ff. B.G.B. gelten nur für das vertragsmässige Rücktrittsrecht, während es sich hier um ein gesetzliches Rücktrittsrecht handelt. Da aber der Heuervertrag des Schiffsmanns ein synallagmatischer Vertrag ist, dürfte bezüglich der Ausübung des dem Kapitän resp. Rheder in § 32 Abs. 2 Satz 1 S.O. gewährten Rücktrittsrechts § 327 B.G.B. analog zur Anwendung kommen können. Dieser Paragraph verweist auf § 326 B.G.B. (vergl. besonders Abs. 2), der allerdings nur den Fall regelt, dass der eine Teil mit der ihm obliegenden Leistung im Verzug ist, während § 32 Abs. 2 Satz 1 S.O. ein Verschulden nicht voraussetzt — ein Unterschied, der jedoch für sich allein die Anwendbarkeit des § 327 B.G.B. nicht unmöglich machen kann. Anderer Ansicht ist Perels S. 18, der behauptet, der Rücktritt könne auch ohne eine dem Schiffsmanne gegenüber abgegebene Erklärung, z. B. durch Anheuerung eines Ersatzmannes, erfolgen, und beifügt, die Bestimmungen der §§ 286 Abs. 2, 349 B.G.B. könnten keine Anwendung finden. Gründe für diese Behauptungen führt er nicht an. v. Hippel S. 45 erklärt, der Rücktritt brauche nicht besonders erklärt zu werden, der Rheder resp. Kapitän sei vielmehr befugt, einen Schiffsmann, der binnen 24 Stunden nach dem zum Dienstantritte festgesetzten Zeitpunkt seinen Dienst nicht antrete, bei späterem Erscheinen abzuweisen. In dieser Abweisung liegt aber doch gerade eine Rücktrittserklärung, und zwar eine solche, die den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs vollständig entspricht! In der Kommission (vergl. Bericht S. 16) war beschlossen worden, die Bestimmung des § 28 der alten Seemannsordnung aufrecht zu erhalten und die vom Entwurfe vorgeschlagene Abänderung abzulehnen, nach der „der Kapitän an den Vertrag nicht mehr gebunden“ sein sollte, wenn der Schiffsmann den Dienstantritt länger als 24 Stunden verzögere. Dabei wurde betont, dass die Wahrnehmung des Rücktrittsrechts vom Vertrage nicht immer eine formelle Rücktrittserklärung des Kapitäns voraussetze, vielmehr der Rücktritt auch durch concludente Handlungen erfolgen könne. Diese Bemerkung in dem Berichte der Kommission S. 16 ist es, welche die oben genannten Schriftsteller zur Aufstellung der von ihnen vertretenen Ansicht veranlasst hat. Ohne weiteres ist zuzugeben, dass der Rücktritt durch concludente Handlungen erfolgen kann, allein, da es sich hier auf Grund des § 349 B.G.B., der trotz der gegenteiligen Auffassung von Perels Anwendung finden muss, um eine sog. empfangsbedürftige Willenserklärung handelt, d. h. um eine Willenserklärung, welche einem andern gegenüber abgegeben werden muss, so hat der Erklärende auch im Falle der Bewirkung durch concludente Handlungen zwecks ihrer Wirksamkeit das Erforderliche zu tun, um sie zur Kenntnis des andern Teils zu bringen. Es ist, wie Planck in seinem Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch zu § 130 ausführt, notwendig, dass die Erklärung in eine solche Lage gebracht wird, welche nach der Auffassung des Verkehrs genügt, um dem Adressaten die Möglichkeit zu gewähren, unter gewöhnlichen Verhältnissen von der Erklärung Kenntnis zu nehmen. Ist der Aufenthalt

des Schiffsmanns dem Kapitän resp. Rheder unbekannt, ohne dass ihnen diese Unkenntnis zur Fahrlässigkeit zuzurechnen wäre, so muss die Erklärung erfolgen in Form der Zustellung nach den für die öffentliche Zustellung der Ladung geltenden Vorschriften der Civil-Prozess-Ordnung. Die Bewilligung der Zustellung wäre zu beantragen bei dem Amtsgericht, in dessen Bezirk der Schiffsmann den letzten Wohnsitz oder in Ermangelung eines solchen den letzten Aufenthaltsort hatte. Da in den meisten der hieher gehörigen Fälle die Abfahrt des Schiffes innerhalb sehr kurzer Zeit nach Ablauf der 24stündigen Frist des § 32 Abs. 2 S.O. erfolgen wird, dürfte diese umständliche Form des § 132 Abs. 2 B.G.B. übrigens wohl selten beobachtet werden. (vergl. zu obigen Ausführungen Loewe S. 35.)

Macht der Rheder oder Kapitän von dem ihm nach § 32 Abs. 2 S.O. zustehenden Rücktrittsrechte Gebrauch, so hat er dem Schiffsmanne die schon verdiente Heuer auszubezahlen, da ja von einer Zurückgewährung der vom Schiffsmanne geleisteten Dienste keine Rede sein kann. Andererseits ist aber der Schiffsmann zur Rückgabe aller weitergehenden Leistungen, welche er seinerseits vom Rheder empfangen hat, verpflichtet, insbesondere hat er also die etwa erhaltenen Hand- und Vorschussgelder (vergl. § 47 S.O) wieder herauszugeben, und zwar nach den Vorschriften über die Herausgabe einer ungerechtfertigten Bereicherung (B.G.B. §§ 818 ff.), wenn die Verzögerung des Dienstantritts keine schuldhafte ist.

Beträgt die Dienstverzögerung weniger als 24 Stunden, so stehen dem Kapitän, falls ein Verschulden des Schiffmanns nicht nachgewiesen werden kann, diesem gegenüber keine Rechte zu. Liegt dagegen ein Verschulden auf Seiten des Schiffsmanns vor, so kommt er unter den Voraussetzungen des § 284 B.G.B. in Leistungsverzug. Eine Mahnung wird zumeist nicht nötig sein, da der Dienstantritt nach dem Kalendertage bestimmt zu werden pflegt. Kommt der Schiffsmann aber in Leistungsverzug, so hat er gemäss § 286 B.G.B. dem Rheder den durch den Verzug entstehenden Schaden zu ersetzen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Dienstverzögerung weniger als 24 Stunden beträgt oder mehr. Hat die Leistung der Schiffsdienste infolge des Verzugs für den Rheder kein Interresse, z. B. weil das Schiff, für welches die Anheuerung erfolgt ist, bereits den Hafen verlassen hat, so kann der Rheder unter Ablehnung der Leistung Schadensersatz wegen Nichterfüllung verlangen (§ 286 Abs. 2 B.G.B.), insbesondere wird der Schiffsmann etwaige Mehrausgaben für einen Ersatzmann zu tragen haben. Alle diese Ansprüche auf Schadensersatz setzen aber ein Verschulden des Schiffsmanns voraus, wie wiederholt betont werden soll. Wichtig ist noch die Bestimmung des § 287 B.G.B., wonach der Schiffsmann während des Verzugs jede Fahrlässigkeit zu vertreten hat und auch für die während des Verzugs durch Zufall eintretende Unmöglichkeit der Leistung verantwortlich ist, es sei denn, dass der Schaden auch bei rechtzeitigem Dienstantritte eingetreten wäre. Beispiel: Ein Schiffsmann versäumt schuldhaft, den Dienst rechtzeitig anzutreten, begibt sich aber doch nachher noch an Bord, um seiner Pflicht zu genügen. Auf dem Wege dahin wird er ohne seine Schuld von einem Wagen überfahren und am Fusse verletzt. Er verschweigt

den Vorfall, muss sich aber nach einigen Tagen krank melden und ist auf längere Zeit dienstunfähig. Der hierdurch erwachsende Schaden kann ein ganz bedeutender sein und ist nach den obigen Ausführungen vom Schiffsmanne dem Rheder zu ersetzen: vergl. hiezu auch § 32 Abs. 2 Satz 2 S.O.

Für die Beurteilung der Rechtslage im Falle einer Verzögerung des Dienstantritts seitens des Schiffsmanns ist es, abgesehen von der Bestimmung des § 32 Abs. 2 S.O., von Bedeutung, ob die Anmusterung bereits stattgefunden hat oder nicht. Vor der Anmusterung nämlich kann der Schiffsmann zur Leistung von Diensten zwangsweise nicht angehalten werden, nicht einmal indirekt (vergl. C.P.O. § 888). Schon vor der Anmusterung allerdings unterliegt der Schiffsmann den Strafbestimmungen der §§ 93 und 94 S.O. Nach erfolgter Anmusterung dagegen kann der Schiffsmann nicht nur auf Grund dieser Paragraphen zur Strafe gezogen werden, er kann vielmehr auch auf Antrag des Kapitäns, wenn er ohne einen genügenden Entschuldigungsgrund dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes sich entzieht, vom Seemannsamte, wo aber ein solches nicht vorhanden ist, von der Ortspolizeibehörde zwangsweise zur Erfüllung seiner Pflicht angehalten werden, hat auch die daraus erwachsenden Kosten zu ersetzen: § 33 S.O. Diese Bestimmung hat ihr Analogon in der Preussischen Gesindeordnung vom 8. November 1810, §§ 51 und 167, während die Württembergische Gesindeordnung vom 28. Juli 1899 in Artikel 14 ausdrücklich das Gegenteil bestimmt. Sie findet ihre Berechtigung darin, dass sie nicht nur den Kapitän und den Rheder, sondern auch die Schiffsleute selbst zu schützen bezweckt, welch letztere in fremden Häfen systematisch zur Desertion verführt zu werden pflegen und Gefahr laufen, mittellos gewissenlosen fremden Schiffsagenten in die Hände zu fallen (vergl. Bericht der Kommission S. 17). Der Zwang findet nicht statt, wenn die Versagung des Antritts oder der Fortsetzung des Dienstes aus einem als gerechtfertigt anzusehenden Grunde erfolgt. Dies war schon nach der alten Seemannsordnung unbestritten, der Deutlichkeit wegen fügte jedoch die Kommission in § 33 ausdrücklich die Worte ein „ohne einen genügenden Entschuldigungsgrund". Der in der Kommission gestellte Antrag, dem Schiffsmanne vor der Entscheidung des Seemannsamtes oder der Ortspolizeibehörde Gelegenheit zu geben, sich auf den Antrag auf Zuführung mündlich oder schriftlich zu äussern, und die Entscheidung hierüber schriftlich, eventuell mit Gründen, ergehen zu lassen, wurde abgelehnt. Selbstredend aber wird das Seemannsamt resp. die zuständige Ortspolizeibehörde mit Zwangsmassregeln erst eingreifen dürfen, wenn sie die Ueberzeugung erlangt hat, dass der Schiffsmann zur Dienstleistung verpflichtet ist. Die Behauptung von Loewe S. 36, im Zweifel sei dem Antrage des Kapitäns stattzugeben, halte ich für recht gefährlich. Die für den Fall der Verweigerung von Zwangsmassregeln für den Rheder sich ergebenden Nachteile können sehr erheblicher Natur sein, allein man muss billigerweise doch auch auf den Schiffsmann Rücksicht nehmen, gegen den mit solch harten Massregeln vorgegangen werden soll. Ich meine, der Kapitän muss die Verpflichtung des Schiffsmanns zur Leistung von Diensten nachgewiesen haben, sei es nun durch Vorlegung des See-

fahrtsbuchs, das der Schiffsmann bei der Anheuerung, wie sich aus § 17 S.O. ergibt, dem Kapitän zu übergeben pflegt, sei es durch Vorlegung des vielleicht schriftlich abgefassten Heuervertrags oder durch sonstige Mittel, ehe das Seemannsamt oder die Ortspolizeibehörde mit Zwangsmassregeln eingreifen darf. Es ist auch durch § 33 S.O. durchaus nicht ausgeschlossen, dass der Schiffsmann vor der zwangsweisen Anhaltung zur Pflichterfüllung gehört wird, wenn auch in dem Berichte der Kommission S. 17 gesagt wird, eine derartige Bestimmung sei deshalb nicht aufgenommen worden, weil sie mit den Zwecken der Zuführung nicht wohl vereinbar sei. Beiden Teilen steht es natürlich frei, im Inlande eine Entscheidung des Seemannsamtes gemäss § 130 S.O. herbeizuführen und nach § 129 Abs. 2 S.O. eine vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes auch im Auslande nachzusuchen.

Bestritten ist nun, ob Dienstentziehung im Sinne des § 33 S.O. bedeutet Einstellung des Dienstes und Entfernung vom Schiff (so Wagner S. 353, Loewe S. 36 und v. Hippel S. 47), oder ob diese Bestimmung auch auf den Fall der Arbeitsverweigerung sich bezieht (so im Anschluss an R.O.H.G. Band 4 S. 292, Entscheidung vom 14. Dezember 1871: Endemann S. 108, Lewis S. 195, Leo S. 272, Perels S. 18 und Brodmann S. 508). Meines Erachtens greift § 33 S.O. nur im Falle einer Entfernung des Schiffsmanns vom Schiff ein, denn der Zweck des § 33 S.O. wird mit der Zuführung des Schiffsmanns auf das Schiff erreicht sein. Wie sollten denn das Seemannsamt oder die Ortspolizeibehörde es z. B. anstellen, um den an Bord sich befindlichen, die Arbeit verweigernden Steward zur Erfüllung seiner Dienstpflicht zwangsweise anzuhalten? Der Kapitän ist doch in solchen Fällen schon vollständig durch § 91 S.O. geschützt, der ihn berechtigt, im Falle einer Verweigerung des einmal angetretenen Dienstes gewaltsam den Widerstand zu brechen!

Ist obrigkeitliche Hilfe nicht rechtzeitig zu erlangen und besteht ohne sofortiges Eingreifen die Gefahr, dass die Verwirklichung des Dienstantritts vereitelt oder wesentlich erschwert werde, so darf der Rheder bezw. Kapitän zum Zwecke der Selbsthilfe den angeheuerten und angemusterten Schiffsmann festnehmen unter der Voraussetzung, dass er fluchtverdächtig ist (§ 229 B.G.B.), er muss aber, sofern der Schiffsmann nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, den persönlichen Sicherheitsarrest bei dem Amtsgericht beantragen, in dessen Bezirk die Festnahme erfolgt ist, und der Schiffsmann muss unverzüglich dem Gerichte vorgeführt werden. Im Falle einer Verzögerung oder Ablehnung des Arrestantrags hat die Freilassung des Schiffsmanns unverzüglich zu erfolgen (§ 230 B.G.B.).

Seiner Dienstpflicht hat der Schiffsmann in Person zu genügen: § 613 B.G.B. Zur Gestellung eines Ersatzmanns ist er, abgesehen von den Fällen der §§ 67 Abs. 2 und 74 Ziff. 5 S.O., nicht berechtigt, solange er selber zur Leistung der Dienste tauglich ist.

Schon oben S. 14 habe ich des Näheren ausgeführt, dass der Schiffsmann nicht nur die vertragsmässig versprochenen Dienste zu leisten, sondern auf Verlangen des Kapitäns, der Schiffsoffiziere und seiner sonstigen Dienstvorgesetzten alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten auszuführen hat (§ 34 S.O.). Er hat diese

Verpflichtung zu erfüllen sowohl an Bord des Schiffes und in dessen Booten, als auch in den Leichterfahrzeugen und auf dem Lande, sowohl unter gewöhnlichen Umständen als unter Havarie (§ 34 Abs. 2 S.O.). Der Grund für diese Bestimmungen ist, dass eine Abmessung der auf einem Schiffe zu verrichtenden Arbeiten nicht so einfach ist und dass diese auch nicht ein für allemal so feststehen, dass sie sich im Heuervertrage für jede Kategorie der Mannschaft fixieren liessen. Selbst wenn im Heuervertrage Dienste ganz bestimmter Art versprochen sind, so muss sich der Schiffsmann doch gefallen lassen, auch zu anderen Arbeiten herangezogen zu werden. Ueber die in einem solchen Falle dem Schiffsmann zustehenden Ansprüche ist bereits oben S. 14 ff. gesprochen worden. Hier soll noch beigefügt werden, dass es jedenfalls nicht richtig sein kann, wenn in dem Berichte der Kommission S. 18 gesagt wird, der Schiffsmann werde allgemein nur zum Schiffsdienste angenommen und in der Gesamtvergütung sei auch diejenige für Arbeiten enthalten, die im Interesse des Schiffes und seiner Gemeinschaft ausserhalb des speziellen Dienstzweigs geleistet würden (vergl. hiezu auch das interessante Urteil des Hanseatischen O.L.G. vom 18. Juni 1903 in der Hans. Ger.Z. 1903, S. 213 ff.). Nur dann ist die Sachlage eine andere, wenn der Schiffsmann sich untauglich erweist zu dem Dienste, zu welchem er angeheuert worden ist. Hier muss natürlich dem Kapitän das Recht zustehen, ihm andere Arbeiten ohne Lohnerhöhung zu übertragen. § 43 S.O. gewährt dem Kapitän aber ausserdem auch die Befugnis, ihn im Range herabzusetzen und seine Heuer verhältnismässig zu verringern. Stellt sich die Untauglichkeit des Schiffsmanns schon vor Antritt der Reise heraus, so kann der Kapitän ihn gemäss § 70 S.O. sogar entlassen, während nach Beginn der Reise dies ausgeschlossen ist. Verringerung der Heuer und Degradation haben also die Fortsetzung des Dienstverhältnisses zur Voraussetzung. Entlässt der Kapitän den Schiffsmann trotzdem nach Antritt der Reise, so tut er dies widerrechtlich und dem Schiffsmanne stehen dann die in § 72 Abs. 2 S.O. genannten Ansprüche zu, denen der Kapitän nicht mit einer Einrede aus § 43 S.O. begegnen kann (vergl. Hans. Ger.Z. 1882, S. 76). Im Gegensatze zu der Bestimmung des § 43 S.O. gewährt das B.G.B. dem Dienstberechtigten gemäss § 628 das Recht, das Dienstverhältnis auf Grund des § 626 zu kündigen, wenn der Dienstverpflichtete sich zu dem Dienste, zu welchem er angenommen worden ist, untauglich erweist. Letzterer soll im Falle der Kündigung einen seinen bisherigen Leistungen entsprechenden Teil der Vergütung verlangen können. Die Herabsetzung des Dienstlohnes setzt also nach dem B.G.B. die Kündigung des Dienstverhältnisses voraus, während sie nach der S.O. nur bei Fortsetzung desselben zulässig ist. Eine Entlassung wegen nach Antritt der Reise sich herausstellender Untauglichkeit des Schiffsmannes ist nach der S.O. überhaupt unzulässig, sie würde als Vertragsbruch des Rheders anzusehen sein. Weiterhin wirkt die Lohnminderung des § 628 B.G.B. auf die Vergangenheit zurück, während § 43 S.O. nur für die Zukunft Bedeutung hat. Endlich sind die Bestimmungen des B.G.B. durch Vertrag frei abänderbar, es kann also z. B. vereinbart werden, der Verpflichtete solle überhaupt keinen Lohn erhalten, wenn sich später-

hin seine Untauglichkeit herausstellen sollte: § 43 S.O. dagegen ist ius cogens. Der erstgenannte Unterschied zwischen den Bestimmungen des B.G.B. und denen der S.O. fällt weg, wenn man die Minderungsklage des § 634 B.G.B. für den Werkvertrag analog auf den Dienstvertrag anwendet, wie dies G. Rümelin, Dienstvertrag und Werkvertrag, S. 195 ff. aus gewichtigen Gründen für zulässig erachtet. Jedenfalls werden aus allgemeinen Gesichtspunkten heraus von den ausführlichen Bestimmungen des B.G.B. über den Rechtsbehelf der actio quanti minoris beim Kauf folgende Vorschriften analog auch auf unseren Fall sich anwenden lassen: Ein unerheblicher Mangel berechtigt nicht zur Preisminderung (§ 459 Abs. 1 S. 2); durch die wegen eines Mangels erfolgte Minderung wird das Recht, wegen eines anderen Mangels von neuem Minderung zu verlangen, nicht ausgeschlossen (§ 475); keine Minderung, wenn der andere Teil den Mangel beim Abschlusse des Vertrages kennt (§ 460 S. 1), er behalte sich denn seine Rechte vor (§ 464); verhältnismässige Preisminderung gemäss § 472. Keine Anwendung werden dagegen finden können die §§ 460 S. 2 und 463 B.G.B., da ihr Inhalt sich mit der ausdrücklichen Bestimmung des § 43 S.O. nicht deckt.

Hat der Kapitän von der ihm nach § 43 S.O. zustehenden Befugnis Gebrauch gemacht, so tritt die Verringerung der Heuer — nicht auch die Degradation — doch erst in Wirksamkeit mit der Eintragung der getroffenen Anordnung und der diese Anordnung begründenden Tatsachen in das Schiffstagebuch (vergl. H.G.B. § 519) und der Eröffnung der Eintragung an den Schiffsmann, (vergl. § 43 Abs. 2 S.O.). Der Schiffsmann kann verlangen, dass ihm der Kapitän eine von diesem unterzeichnete Abschrift der Eintragung aushändige, allein auch hier haben wir es mit einer lex imperfecta zu tun, denn weder civil- noch strafrechtliche Nachteile sind an die Nichtbefolgung dieser Bestimmung geknüpft.

Bestritten ist, ob der Kapitän diese Eintragung persönlich vornehmen muss oder ob er sie durch die in § 519 Abs. 2 H.G.B. genannten Personen vornehmen lassen darf. Brodmann S. 513 vertritt gegen alle anderen Schriftsteller den Standpunkt, dass eine wörtliche Auslegung des § 43 S.O. zu eng wäre. Er geht wohl davon aus, dass die in § 520 H.G.B. bezeichneten Tatsachen, die zum Teil doch sehr wichtiger Natur sind, nicht vom Kapitän in Person einzutragen sind und folgert hieraus, dass man die Eintragung der verhältnismässig unerheblichen Anordnung des § 43 S.O. im Tagebuch durch ihn persönlich nicht verlangen dürfe. De lege ferenda billige ich den Standpunkt Brodmann's vollständig, aus der ausdrücklichen Erwähnung der persönlichen Eintragungspflicht des Kapitäns in den Motiven S. 72 ergibt sich indessen, dass es sich in § 43 S.O. um eine bewusste Abweichung von der Bestimmung des § 519 Abs. 2 H.G.B. handelt und dass deshalb die herrschende Meinung die richtige sein muss. Dies gilt auch bezüglich der §§ 13, 57 Abs. 2, 70, 89, 92, 98 und 99 S.O. (S. unten § 6).

Die Anwendung des § 43 S.O. auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) kann durch Verordnung des Bundesrats ganz oder teilweise ausgeschlossen werden: § 134 S.O. Die am 16. Juni 1903

ergangene Bekanntmachung betreffend die Nichtanwendung von Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge indessen hat von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch gemacht.

Der Schiffsmann hat während der Dauer seines Heuervertrags auf dem Schiffe, für welches er angeheuert ist, Dienste zu leisten. Ohne Erlaubnis des Kapitäns oder eines Schiffsoffiziers darf er das Schiff bis zur Abmusterung nicht verlassen. Es darf ihm jedoch in einem Hafen des Reichsgebiets in seiner dienstfreien Zeit, wenn nicht triftige Gründe vorliegen, die Erlaubnis hiezu nicht verweigert werden. Die Gründe der Urlaubsverweigerung brauchen weder in das Tagebuch eingetragen noch überhaupt dem Schiffsmanne mitgeteilt zu werden. Stellt sich dagegen die Urlaubsverweigerung als Disziplinarmassregel dar, so hat der Kapitän dies mit Angabe der Veranlassung sobald als möglich in dem Journal zu vermerken: § 92 S.O. Natürlich steht es dem Kapitän frei, auch in anderen Fällen einen solchen Eintrag vorzunehmen. — Triftige Gründe brauchen nicht auch dringende Gründe zu sein, die beiden Begriffe decken sich durchaus nicht. Triftige, schwerwiegende, erhebliche, inhaltsvolle Gründe sind z. B. epidemische Krankheit am Lande, Gefahr schlechten Wetters, begründeter Verdacht der Desertion u. a. m. Gibt der Kapitän die Erlaubnis nicht, trotzdem er dazu nach § 34 Abs. 3 S.O. verpflichtet ist, so macht er sich nach § 114 Ziff. 5 S.O. strafbar; kehrt andererseits der Schiffsmann nicht zur festgesetzten Zeit zurück, so unterliegt er der Strafvorschrift des § 96 Ziff. 4 S.O. In der alten Seemannsordnung war bestimmt, dass er bis abends 8 Uhr an Bord zurückzukehren habe, während jetzt die Dauer des Urlaubs vom Kapitän nach Belieben festgesetzt werden kann. Im Anschluss hieran sei auch gleich der Vorschrift des § 37 Abs. 3 S.O. gedacht, wornach an Sonn- und Festtagen im Hafen und auf der Rhede der Schiffsmannschaft Gelegenheit zur Teilnahme am Gottesdienste ihrer Konfession zu geben und der hiezu erforderliche Urlaub zu erteilen ist, soweit nicht „dringende", d. h. keinen Aufschub duldende Gründe entgegenstehen.

Ueber die Dauer des Dienstverhältnisses (§§ 66 ff. S.O.) soll erst im Zusammenhang mit der Endigung des Heuervertrags gesprochen werden. Dagegen möchte ich gleich hier betonen, dass, trotzdem bei der Anheuerung für die Reise gemäss §§ 28 und 66 S.O. der Vertrag mit der Rückkehr in den Hafen der Ausreise endet, der Schiffsmann nach dem Einlaufen seine Entlassung doch nicht früher fordern kann, als bis die Ladung gelöscht, das Schiff gereinigt und im Hafen oder an einem andern Orte festgemacht, auch die etwa erforderliche Verklarung abgelegt ist. Diese Bestimmung des § 68 S.O. ist im Interesse der Kleinschiffahrt getroffen worden, bei der das Löschen der Ladung im Endhafen durch die Schiffsmannschaft besorgt zu werden pflegt, nicht wie beim grossen Schiffahrtsbetriebe durch die sog. Schauerleute (Motive S. 71). Wie aus den Verhandlungen der technischen Kommission (vergl. Motive S. 122 ff.) hervorgeht, scheint indessen von diesem Rechte seitens der Rheder, von der Seefischerei abgesehen, kaum noch Gebrauch gemacht zu werden.

Fraglich ist, ob der Schiffsmann für diese nach § 68 S.O. von ihm zu verrichtenden Arbeiten besondere Vergütung beanspruchen

kann. Für die Anheuerung auf Zeit ist diese Frage ohne Bedeutung, denn je länger der Schiffsmann an Bord zurückbehalten wird, je grösser wird sein Heuerguthaben. Anders aber ist es, wenn die Anheuerung für die Reise erfolgt ist und der Schiffsmann nur eine von der Dauer derselben unabhängige, fest bestimmte Summe als Heuer verlangen kann. Besondere Vergütung kann er in diesem Falle nur verlangen, wenn der Heuervertrag zu Ende gegangen ist, ehe mit den Arbeiten des § 68 S.O. begonnen werden konnte. Wenn nun in § 68 S.O. auch nicht ausdrücklich gesagt ist, dass der Heuervertrag bis zur Erfüllung der dem Schiffsmanne nach diesem Paragraphen obliegenden Verpflichtungen fortdauert, so wird man doch behaupten müssen, dass eine derartige Auslegung der oben angegebenen ratio legis vollständig entspricht. Ich gebe gerne zu, dass meine Auffassung nicht ganz ohne Bedenken ist, dass mit ihr insbesondere § 42 S.O. nicht vollständig zu harmonieren scheint. Im Gegensatze zu der von einem Mitgliede der technischen Kommission (vergl. Motive S. 123) ausgesprochenen Behauptung muss ich jedoch darauf beharren, dass der Schiffsmann für die Erfüllung der Pflichten des § 68 S.O. nicht immer noch besonders bezahlt wird.

Aber auch nach Beendigung des Heuervertrags ist der Schiffsmann noch nicht aller Pflichten ledig. Nach § 42 S.O. ist er nämlich, auch wenn der Heuervertrag infolge eines Verlustes des Schiffes beendigt ist (§ 69), verpflichtet, auf Verlangen bei der Verklarung mitzuwirken und seine Aussage eidlich zu bestärken. Die Fassung des § 42 S.O. scheint mir zu eng zu sein: Nicht nur dann, wenn der Heuervertrag infolge eines Verlustes des Schiffes beendigt ist, sondern in allen Fällen, in welchen das Dienstverhältnis aus irgend einem Grunde aufgelöst ist, liegt dem Schiffsmanne diese Verpflichtung ebenso ob wie beim Fortbestande des Vertrags. Dieser nur auf Verlangen zu genügenden Verpflichtung entspricht das Recht des Schiffsmanns, Ersatz der etwa erwachsenden Versäumnis-, Reise- und Verpflegungskosten, deren Höhe im Streitfalle die Verklarungsbehörde, im Auslande der Konsul festzusetzen hat, zu verlangen. (Verklarungsbehörde ist nach dem Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit § 145 das Amtsgericht.)

Nach § 42 Abs. 2 Satz 2 S.O. ist dem Schiffsmanne auf sein Verlangen für die Versäumnis-, Reise- und Verpflegungskosten ein angemessener Vorschuss zu zahlen. Mit Loewe S. 43 ziehe ich daraus die Konsequenz, dass der Schiffsmann seine Mitwirkung bei der Verklarung bis zur Leistung dieses Vorschusses ablehnen darf, sonst wäre ja diese Bestimmung vollständig wertlos.

Wie sich aus der Gegenüberstellung der §§ 42 und 68 S.O. ergibt, ist die Behauptung Wagner's S. 400, der Rheder habe, wenn der Heuervertrag erloschen sei, die etwa erwachsenden Reise- und Versäumniskosten zu zahlen, zu eng, denn auch wenn der Heuervertrag noch fortbesteht, liegt dem Rheder diese Verpflichtung ob. Von Wichtigkeit ist die Tatsache der Beendigung des Heuervertrags im Falle des § 42 S.O. aber insofern, als der Rheder die dem Schiffsmanne nach diesem Paragraphen obliegende Verpflichtung nur dann mit Disziplinarmitteln erzwingen kann, wenn der Vertrag noch zu Recht besteht.

Fraglich ist nun noch, ob die dem Schiffsmanne aus § 42 Abs. 2 S.O. zustehende Forderung als eine Forderung aus einem Dienst- und Heuervertrag anzusehen ist. Loewe S. 43 bejaht diese Frage und behauptet deshalb, dass der Rheder für diese Forderung nicht nur mit seiner fortune de mer, sondern auch persönlich hafte. Solange der Heuervertrag fortbesteht, ist Loewe ohne Zweifel Recht zu geben, ist aber der Heuervertrag zu Ende gegangen, so kann man streng genommen doch kaum mehr von einer Forderung aus einem Dienst- und Heuervertrag sprechen! Trotzdem neige ich aber der Ansicht Loewe's zu, da sie der ratio legis mehr zu entsprechen scheint als die gegenteilige Auffassung.

Eine weitere Verpflichtung des Schiffsmanns für die Zeit nach Beendigung des Heuervertrags ergibt sich aus § 41 Abs. 2 S.O. Darnach bleibt der Schiffsmann verbunden, bei Schiffbruch für Rettung der Personen und ihrer Sachen, sowie für Sicherstellung der Schiffsteile, der Gerätschaften und der Ladung den Anordnungen des Kapitäns gemäss nach besten Kräften zu sorgen und bei der Bergung gegen Fortbezug der Heuer und der Verpflegung Hilfe zu leisten, trotzdem nach § 69 S.O. der Heuervertrag mit dem Verluste des Schiffes endigt. Ein Anspruch auf besonderen Berge- oder Hilfslohn kommt ihm aber hier nicht zu, denn ein solcher ist nur gegeben, wenn es sich um ein fremdes Schiff handelt, sei es nun desselben, sei es eines andern Rheders.

Es erübrigt nunmehr nur noch, auf die Frage der Arbeitszeit einzugehen. Die alte Seemannsordnung enthielt hierüber nur eine einzige Bestimmung, nämlich die Vorschrift, dass der Schiffsmann im Hafen nur in dringenden Fällen schuldig sei, länger als 10 Stunden täglich zu arbeiten. In dem Worte „schuldig" liegt schon, dass dieser Schutz des Schiffsmanns durch anderweitige Vereinbarung illusorisch gemacht werden konnte, wie es denn auch in der Praxis fast durchweg geschehen ist. Der Entwurf brachte nun in den §§ 33—36 moderne soziale Anschauungen zur Geltung, die den Schiffsmann vor Ausbeutung seiner Arbeitskraft schützen sollten, allein auch er konnte sich nicht dazu verstehen, zwingende Vorschriften aufzustellen, bestimmte vielmehr in den §§ 33 und 35, dass die daselbst getroffenen gesetzlichen Anordnungen durch freie Vereinbarung ausser Kraft gesetzt werden könnten. In der Kommission erst wurde beschlossen, die Frage der Arbeitszeit durch zwingende Vorschriften zu regeln und dieser Beschluss fand auch die Zustimmung des Reichstags.

Die Regelung der Arbeitszeit ist eine verschiedene, je nachdem es sich handelt um die Arbeit an Werktagen oder Sonn- und Festtagen, um die Arbeit im Hafen oder auf der Rhede oder um die Arbeit auf See.

Was nun zunächst die Arbeitszeit an Werktagen im Hafen oder auf der Rhede betrifft, so ist nach § 35 Abs. 1 S.O. der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als 10 Stunden täglich zu arbeiten. In dringenden Fällen also kann vom Schiffsmanne verlangt werden, dass er seine Arbeitskraft länger als 10 Stunden täglich zur Verfügung stellt, jedoch muss ihm dann der Rheder einen Ueberstundenlohn bezahlen, dessen Höhe nach § 14

Abs. 2 S.O. in der Musterrolle enthalten sein muss, es sei denn, dass die geforderte Arbeit zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen oder zur Sicherung des Schiffes in dringender Gefahr notwendig ist. Das Seeklarmachen dagegen muss grundsätzlich als Ueberstundenarbeit bezahlt werden, wenn die 10stündige Arbeitszeit überschritten wird. Eine entgegenstehende Bestimmung wurde auf die wiederholten Anträge der Sozialdemokraten erst in 3. Lesung im Reichstage gestrichen (Prot. S. 5082). Nur dann braucht für das Seeklarmachen ein Ueberstundenlohn nicht bezahlt zu werden, wenn einer der Ausnahmefälle des § 35 Abs. 3 S.O. vorliegt. Dies ist selbstredend nur möglich, wenn das Seeklarmachen erforderlich ist zur Sicherung des Schiffes in dringender Gefahr, z. B.: Das Schiff liegt auf der Rhede; schweres Wetter kommt auf; das Schiff muss sofort in die See stechen, wenn es sich nicht der Gefahr aussetzen will, an das Land getrieben zu werden und zu stranden.

Ueberstundenarbeit gibt es natürlich nur im Hafen und auf der Rhede, nicht auch auf See; sie ist scharf zu unterscheiden von der Notarbeit des § 41 S.O., welche ohne jede besondere Vergütung unweigerlich geleistet werden muss. Der Ueberstundenlohnsatz ist gesondert festzusetzen, nicht als erhöhte Heuer. In den meisten Fällen werden 30—40 Pfg. pro Stunde bewilligt. Die Eintragung der Art und Dauer der Ueberstundenarbeit in das Schiffsjournal ist nicht erforderlich — der dies fordernde Kommissionsbeschluss wurde später wieder gestrichen — jedoch ist sie wünschenswert, um spätere Streitigkeiten zu vermeiden.

Wird der Schiffsmann ohne seine Zustimmung länger beschäftigt, als § 35 Abs. 1 Satz 1 S.O. dies zulässt und liegt kein dringender Fall vor, so fragt sich, welche Konsequenzen sich an diese Gesetzesverletzung knüpfen. Direkte Folgen überhaupt nicht, denn diese Bestimmung ist eine lex imperfecta. Wohl aber ist es möglich, dass nach § 74 Ziff. 1 S.O. dem Schiffsmanne auf Grund dieser Verletzung das Recht zusteht, seine Entlassung zu fordern.

Die Bestimmung des § 35 Abs. 1 Satz 1 S.O. ist jus cogens (vergl. § 1 Abs. 2 S.O.), eine längere Arbeitszeit kann also durch Vertrag wirksam nicht ausgemacht werden. Zulässig dagegen ist natürlich eine Vereinbarung, welche das gesetzliche Maximum der Arbeitszeit herabsetzt. Loewe S. 37 dagegen behauptet, eine solche Vereinbarung würde keine rechtliche Wirksamkeit haben und beruft sich zum Beweise für die Richtigkeit seiner Auffassung auf den eben genannten § 1 Abs. 2 S.O. Mit Unrecht, denn in § 35 Abs. 1 Satz 1 S.O. ist lediglich gesagt, dass der Schiffsmann nicht verpflichtet sei, länger als 10 Stunden täglich zu arbeiten, nicht aber wird die normale Arbeitszeit des Schiffsmanns auf 10 Stunden täglich fixiert. Eine freiwillige Mehrarbeit dagegen ist durch § 35 Abs. 1 Satz 1 S.O. nicht ausgeschlossen, aber auch im Falle der freiwilligen Uebernahme einer Arbeitszeit von mehr als 10 Stunden ist Ueberstundenlohn zu bezahlen. Bei Berechnung der Arbeitszeit ist auch der Wachtdienst voll in Anrechnung zu bringen. Der Entwurf wollte dies nur tun bezüglich des die Zeit von 2 Stunden übersteigenden Wachtdienstes, weil der Wachtdienst als eine Art Halbarbeit nicht voll in Anrechnung gebracht

werden dürfe. In der Kommission ist diese Einschränkung jedoch wieder gestrichen worden.

In den Tropen, d. h. den Gebieten innerhalb der beiden Wendekreise, kann vom Schiffsmanne nur 8stündige Arbeitszeit verlangt werden, es sei denn, dass es sich ausschliesslich um Aufsichtsdienst oder Arbeiten zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen handelt. Aber auch in diesen Fällen ist der Schiffsmann nicht verpflichtet, länger als 10 Stunden zu arbeiten, wie aus § 35 Abs. 1 Satz 1 S.O. hervorgeht, es liegen denn dringende Fälle vor. Ueberstundenlohn ist in den Tropen zu bezahlen, wenn die 8stündige Arbeitszeit überschritten wird, soweit sie nicht zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen oder zur Sicherung des Schiffes in dringender Gefahr erforderlich ist. — Unter Aufsichtsdienst ist zu verstehen die Beaufsichtigung von Arbeitern, und zwar kommt hiebei namentlich die Beaufsichtigung farbiger Arbeiter bei den Lade-, Stau- und Löscharbeiten in Betracht. Der Wachtdienst fällt also nicht unter diesen Begriff, wie sich auch aus § 35 Abs. 1 Satz 3 S.O. ergibt.

Dringende Fälle sind solche, welche keinen Aufschub dulden. Massgebend für die Beurteilung dieser Eigenschaft wird sein das Interesse des Rheders an der Vornahme der betreffenden Arbeit, ein dringender Fall wird also dann vorliegen, wenn die Unterlassung der Arbeit für den Rheder die Gefahr eines erheblichen Schadens heraufbeschwören würde. Wenn es sich darum handelt, das Schiff seeklar zu machen, so wird ein solcher dringender Fall wohl in der Regel gegeben sein, wie immer dann, wenn die Arbeit zur Sicherung des Schiffes in dringender Gefahr erforderlich ist. Dieser letztere Begriff ist enger als der des dringenden Falls, denn es muss noch hinzukommen, dass die Sicherheit des Schiffes selbst, seine Seetüchtigkeit in Gefahr steht. Dringende Gefahr liegt besonders vor in den Fällen des § 41 S.O., in denen Ueberstundenarbeit nicht vergütet wird. Die Beurteilung, ob ein dringender Fall vorliegt, muss dem Kapitän oder den sonstigen Dienstvorgesetzten des Schiffsmanns überlassen bleiben. Der Schiffsmann selber ist nicht befugt, um deswillen die Arbeit zu verweigern, weil ein dringender Fall nicht vorliege (vergl. § 34 S.O.).

Keine Anwendung finden die Vorschriften des § 35 S.O. auf Seeschlepper, Bergungsfahrzeuge in Tätigkeit (vergl. § 135 S.O.). Ferner findet § 35 Abs. 1 S.O. auf gewisse Fahrzeuge überhaupt keine Anwendung, und auf gewissen anderen kleineren Fahrzeugen kann dieser Absatz durch Vertrag geändert werden (vergl. § 134 S.O. und Bekanntmachung vom 16. Juni 1903 betr. die Nichtanwendung von Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge).

Bezüglich der Werktagsarbeit auf See bestimmt § 36 S.O.: Die Mannschaft des Decks- und Maschinendienstes — nicht aber das übrige Personal, insbesondere nicht das des Aufwartedienstes — geht Wache um Wache, d. h. die Schiffsmannschaft ist kraft zwingenden Rechts in zwei Abteilungen zu teilen, von denen immer nur eine zum Dienst herangezogen wird, während die andere für diese Zeit dienstfrei ist. Wie lange eine solche Wache dauert, ist im Gesetz nicht bestimmt, es muss eben der Schiffsmannschaft nach der Ablösung der Wache eine Ruhepause gewährt werden, die ebenso lang ist wie der

Zeitraum, während dessen sie vor der Ablösung beschäftigt worden ist. So wird die Arbeitszeit des Schiffsmanns auf See normalerweise 12 Stunden täglich betragen. Ueberstundenarbeit gibt es aber nur im Hafen oder auf der Rhede, nicht auch auf See. Sollte deshalb eine über die Zeit von 12 Stunden hinausgehende Arbeitszeit gefordert werden, etwa weil dringende Gründe dies notwendig machen, so hat der Schiffsmann die Dienste zu leisten, ohne Ueberstundenlohn beanspruchen zu können. In dringenden Fällen nämlich ist es gestattet, auch der abgelösten Wache Schiffsdienste aufzuerlegen. Die Freiwache darf aber abgesehen hievon auch freiwillig keine Schiffsdienste leisten. Dies geht aus § 36 Satz 2 S.O. hervor, der sagt, die abgelöste Wache dürfe, von dringenden Fällen abgesehen, überhaupt nicht zum Schiffsdienst „verwendet“ werden. Dies soll doch wohl heissen, die Schiffsmannschaft darf während ihrer dienstfreien Zeit überhaupt nicht beschäftigt werden. Praktisch ist dies allerdings bedeutungslos, denn an die Uebertretung des § 36 S.O. ist weder eine Strafdrohung geknüpft noch sind civilrechtliche Nachteile mit ihr verbunden. In der Literatur ist dieser Unterschied von § 35 S.O. bis jetzt nicht beachtet worden. — Für Dampfschiffe gelten noch besondere Regeln: Einmal ist bestimmt, dass die ablösende Maschinenwache verpflichtet sei, das vor der Ablösung erforderliche (gewöhnlich $^1/_2$—$^3/_4$ Stunden in Anspruch nehmende) Aschehieven zu besorgen, auf die Mannschaft des Maschinendienstes kommt also eine tägliche Arbeitszeit von $13^1/_2$ bis 14 Stunden. Nicht die abgelöste Mannschaft — wie bisher üblich und auch im Entwurfe vorgeschlagen war — hat also diese Arbeit zu besorgen, sondern die frische, von der Ruhe kommende Mannschaft muss sich ca. $^1/_2$—$^3/_4$ Stunden vor Beginn ihrer eigentlichen Wache zum Aschehieven einfinden. Diese Vorschrift bezweckt den Schutz der vom Maschinendienste erhitzten Mannschaft, die durch das Aschehieven der Gefahr der Erkältung sich aussetzen würde, da dasselbe teilweise an Deck vorgenommen werden muss. Ferner ist bestimmt, dass auf Dampfschiffen in transatlantischer Fahrt für das Maschinenpersonal der Dienst in 3 Wachen eingeteilt werden muss, da die Anforderungen des Maschinendienstes in den Tropen in körperlicher Beziehung ganz besonders grosse sind. Hier ist also der tägliche Dienst, von dringenden Fällen abgesehen, ein 8stündiger, wozu noch die für das Aschehieven erforderliche Zeit kommt. In der Regel werden hier auf eine 4stündige Arbeitszeit 8 Stunden Ruhepause kommen.

Dem Bundesrat wird in § 36 Abs. 3 S.O. übrigens die ausdrückliche Befugnis zugestanden, zu bestimmen, unter welchen Umständen, abgesehen von Abs. 2, eine Mannschaft in mehr als zwei Wachen zu gehen habe. Von dieser Ermächtigung hat der Bundesrat Gebrauch gemacht durch die Bekanntmachung betr. die Dreiteilung des Wachtdienstes auf Kauffahrteischiffen vom 16. Juni 1903, die aber nur die Schiffsoffiziere betrifft, nicht auch die Schiffsmannschaft im Sinne des § 2 Abs. 3, und deshalb in § 7 unten zu besprechen ist. — Unter transatlantischer Fahrt ist nach den Ausführungen des Regierungsvertreters im Reichstage (Prot. S. 2841) im Anschluss an §§ 82 und 98 der Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft vom 4. Juni 1898 (vergl. See-Unfallversicherungsgesetz vom $\frac{30.\text{ Juni}}{5.\text{ Juli}}$ 1900, §§ 118 ff.)

zu verstehen die Fahrt innerhalb des Atlantischen, des Indischen und Stillen Ozeans, sowie diejenige Fahrt, welche über die für die vorstehenden Fahrten festgesetzten Grenzen noch hinausgeht. Perels S. 21 glaubt zwar, dass diese Vorschriften zu Zweifeln Anlass geben, es würde jedoch zu weit führen, durch Anführung von Beispielen eine befriedigende Lösung dieser Zweifel herbeiführen zu wollen. Unrichtig ist jedenfalls die Auffassung von Leo S. 274, der als transatlantische Fahrt jede Fahrt über den Kanal hinaus ansieht.

Bestritten ist nun noch die Frage, ob unter Schiffsdiensten im Sinne des § 36 S.O. auch die Reinigung des Volkslogis zu verstehen ist. Brodmann S. 510 und v. Hippel S. 51 verneinen diese Frage, Leo S. 274 und Loewe S. 38 vertreten die gegenteilige Auffassung. Jedenfalls ist Leo im Unrecht, wenn er behauptet, dass die dienstfreie Wache vor Beginn ihres eigentlichen Dienstes nicht mit Aschehieven beschäftigt werden dürfe, wie aus den Ausführungen oben S. 40 hervorgeht. Loewe führt aus, es sei selbstverständlich, dass die abgelöste Mannschaft die Reinigung der von ihr benützten Räume und Sachen zu besorgen habe. Dies ist auch die Ansicht der Kommission (vergl. Bericht S. 26), die nur deshalb die in § 35 des Entwurfs enthaltene Bestimmung, der Schiffsmann sei verpflichtet, während der Freiwache sein Zeug und die von ihm benützten Schiffsräumlichkeiten zu reinigen und in Ordnung zu halten, strich, weil ihr von fachmännischer Seite erklärt worden war, die vorgesehene Reinigung gelte jedem Schiffsmanne als selbstverständlich. Sonderbar mutet einen da wohl die Behauptung der Motive S. 59 an, dass über diese Frage oft Streit entstehe! In der Tat versteht sich auch die Pflicht des dienstfreien Schiffsmanns zur Reinigung des Volkslogis durchaus nicht von selbst. Es mag ja bisher allgemein üblich gewesen sein, sie durch die Freiwache besorgen zu lassen, allein aus § 36 S.O. lässt sich eben diese Verpflichtung nicht herauskonstruieren. § 36 S.O. spricht ganz allgemein von „Schiffsdiensten“ und hierunter sind alle an Bord vorzunehmenden Arbeiten zu verstehen. Meines Erachtens kann also die Freiwache zu dieser Dienstleistung nur in dringenden Fällen herangezogen werden.

Mit dem System Wache um Wache, dem Zweiwachensystem, hat die Seemannsordnung das sog. englische System adoptiert: Eine Wache löst die andere ab; es wird Wache um Wache gegangen. Die dienstfreie Wache bezeichnet man als Freiwache oder Wache zur Koje (vergl. Motive S. 57). Das früher besonders auf deutschen Handelsschiffen eingeführte System war ein anderes. Darnach war zwar das Personal auch in zwei Wachen eingeteilt, allein beide Wachen hatten zeitweise gleichzeitig Dienst. Die Wachen waren nicht gleichmässig lang, um zu vermeiden, dass das gleiche Personal stets zu denselben Tagesstunden Dienste zu leisten hatte. Dieses System ist also nicht das der geltenden Seemannsordnung, doch kommt es immer noch vor, denn § 36 Abs. 1 Satz 4 S.O. bestimmt im Interesse der Kleinschiffahrt ausdrücklich, dass das reine Zweiwachensystem nicht eingehalten werden müsse bei Fahrten von höchstens 10stündiger Dauer. Sonst wäre ja der Rheder eines solchen Schiffes gezwungen, doppelte Mannschaft anzuheuern und dies würde die Rentabilität der Fahrt zumeist ausschliessen.

§ 36 S.O. findet keine Anwendung auf Seeschlepper, Bergungsfahrzeuge in Tätigkeit und Hochseefischereifahrzeuge (§ 135 S.O.). Ferner ist die vertragliche Abänderung des § 36 Abs. 1 S.O. zulässig auf kleineren Fahrzeugen (vergl. § 134 S.O. mit der Bekanntmachung betr. die Nichtanwendung von Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge). Abgesehen davon sind aber die Vorschriften des § 36 S.O. durchweg zwingenden Rechts.

Die Frage der Feiertagsarbeitszeit, die ihre Regelung in den §§ 37 und 38 S.O. gefunden hat, ist nunmehr zu besprechen. Als Festtage im Sinne dieser Paragraphen gelten im Inlande — hiezu rechnen nach § 6 Abs. 1 S.O. auch die Schutzgebiete — die von der Landesregierung des Liegeorts bestimmten Tage, im Auslande und auf See die Festtage des inländischen Heimatshafens. Hat das Schiff einen inländischen Heimatshafen nicht, was dann der Fall ist, wenn die Seefahrt mit dem Schiffe von einem ausländischen, z. B. chinesischen Hafen aus betrieben wird (vergl. § 480 H.G.B.), so ordnet der Reichskanzler für dasselbe die Festtage an. Eine solche Anordnung ist indessen bis jetzt noch nicht erfolgt. — Die Sonn- und Festtage müssen überall, in in- und ausländischen Häfen und auf See, beachtet werden. Bezüglich der Frage, welche Tage dies sind, ist das Prinzip: locus regit actum also nur für das Inland massgebend. Befindet sich dagegen das Schiff in ausländischen Gewässern, so sollen für dasselbe die Festtage des Heimatshafens als solche gelten. Damit ist natürlich nicht gesagt, dass das Schiff an die für die betreffenden ausländischen Gebiete massgebenden Polizeivorschriften nicht gebunden sei. Diese können vielmehr sehr wohl bestimmen, dass das Löschen und Laden und andere Schiffsarbeiten auch an solchen Festtagen zu unterbleiben haben, welche in dem Heimatshafen des Schiffes nicht anerkannt sind. — Für die Dauer der Sonn- und Festtage ist nicht massgebend § 105b Abs. 1 Satz 3 der R.-Gew.-O., nach dem die Sonn- und Festtage, wenn zwei derselben aufeinander folgen, nur bis 6 Uhr abends des zweiten Tages dauern. Der Antrag, eine dieser Bestimmung entsprechende Vorschrift in die Seemannsordnung aufzunehmen, wurde in der Kommission abgelehnt, es gilt also für die Sonn- und Festtage der Seemannsordnung die allgemeine Dauer.

An Sonn- und Festtagen dürfen, wenn das Schiff im Hafen oder auf der Rhede liegt, Arbeiten einschliesslich des Wachtdienstes nur gefordert werden, soweit sie unumgänglich oder unaufschieblich oder durch den Personenverkehr bedingt sind: § 37 Abs. 1 S.O. Diese Vorschrift ist zwingenden Rechts, an ihre Uebertretung ist jedoch keine Strafe geknüpft, nur ist es möglich, dass der Schiffsmann, wie im Falle einer Uebertretung des § 35 Abs. 1 S.O. berechtigt wird, seine Entlassung zu fordern. Unter unumgänglichen oder unaufschieblichen Arbeiten sind nur solche zu verstehen, die sich auf den Frachtverkehr beziehen. Eine allgemeine Definition lässt sich natürlich nicht aufstellen, alles ist quaestio facti. Die Entscheidung wird vom Standpunkt des Rheders aus zu treffen sein. v. Hippel S. 53 ist der Ansicht, die seemännische Praxis werde hier selten im Zweifel sein — eine Behauptung, deren Richtigkeit ich doch sehr bezweifeln möchte.

Freiwillige Beschäftigung des Schiffmanns ist durch § 37 Abs. 1

S.O. nicht ausgeschlossen, jedoch darf sie grundsätzlich nicht in der Vornahme von Lösch- und Ladearbeiten bestehen, wie aus dem Abs. 2 des § 37 S.O. hervorgeht. Ungenau also Leo S. 275. Falsch dagegen ist die Ansicht v. Hippel's S. 53 Anmerkung 2, die Fortsetzung der Lösch- und Ladearbeit am Sonntag müsse gestattet sein, wenn fallendes Wasser den Aufenthalt im Hafen zu verlängern drohe. Zur Unterstützung für seine Behauptung bezieht sich v. Hippel auf die Motive S. 42 (richtiger S. 56), übersieht aber dabei, dass der jetzige Abs. 2 des § 37 S.O. in dem Entwurfe noch gar nicht enthalten war, sondern erst in der Kommission eingeschoben wurde. v. Hippel widerspricht sich übrigens selber, indem er S. 53 in Anmerkung 9 die richtige Ansicht wiedergibt! Nach § 37 Abs. 2 S.O., durch dessen Uebertretung Kapitän und Rheder nach §§ 114 Ziff. 6, 118 S.O. sich strafbar machen, darf nämlich die Schiffsmannschaft im Sinne des § 2 Abs. 3 S.O., solange das Schiff innerhalb des Reichsgebiets, zu dem die Schutzgebiete nach § 6 S.O. nicht gehören, im Hafen oder auf der Rhede liegt, mit Löschen und Laden an Sonn- und Festtagen nicht „beschäftigt" werden, also auch dann nicht, wenn sie freiwillig zu diesen Arbeiten sich erbietet und ebensowenig dann, wenn diese Arbeiten unumgänglich, unaufschieblich oder durch den Personenverkehr bedingt sind. Nur dann ist eine solche Beschäftigung der Schiffsmannschaft innerhalb des Reichsgebiets zulässig, wenn einer der Ausnahmefälle des § 37 Abs. 2 S.O. vorliegt (siehe unten). Ausserhalb des Reichsgebiets dagegen ist eine Beschäftigung der Schiffsmannschaft mit Löschen und Laden nicht verboten, aber, wie sich aus § 37 Abs. 1 S.O. ergibt, auch nur, soweit diese Arbeiten unumgänglich, unaufschieblich oder durch den Personenverkehr bedingt sind oder wenn der Schiffsmann freiwillig sich dazu bereit erklärt. Der Grund für diese Regelung war der, dass ein in der Seemannsordnung erlassenes Arbeitsverbot nicht nur im deutschen Hafen wirkt, sondern dem Schiffe überallhin folgt, dass es nicht nur Deutsche, sondern auch Farbige trifft und dass es die deutsche Rhederei gegen fremde Konkurrenz schwer benachteiligt (vergl. Bericht der Kommission S. 21 und Protokolle S. 168). v. Hippel S. 53 Anmerkung 7 behauptet, die Bestimmung des § 37 Abs. 2 Satz 1 S.O. gelte nicht für die nicht zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen, denn für die Beschäftigung ausländischer Arbeiter könne die Beobachtung der inländischen Sonn- und Festtage nicht verlangt werden. Richtig ist, dass diese Bestimmung, wie überhaupt die Vorschriften der Seemannsordnung, nur für die Schiffsmannschaft gilt, bezüglich der anderen Personen dagegen sind die Anordnungen der Reichs-Gewerbe-Ordnung massgebend, so insbesondere bezüglich der Schauer und Stauer (vergl. § 105a R.-Gew.-O.). Bei der Begründung seiner Ansicht hat aber v. Hippel nicht beachtet, dass die Schiffsmannseigenschaft nicht davon abhängt, ob der betreffende Dienstverpflichtete In- oder Ausländer ist. Im übrigen ist auch nicht einzusehen, warum für die Beschäftigung ausländischer Arbeiter die Beobachtung der inländischen Sonn- und Festtage nicht auch vorgeschrieben werden sollte. Die Reichs-Gewerbe-Ordnung kennt eine derartige Unterscheidung jedenfalls nicht.

Von der Bestimmung des § 37 Abs. 2 Satz 1 S.O. sind folgende Ausnahmen getroffen worden: Sie soll keine Anwendung finden für

die Ladung derjenigen Dampfschiffe, welche in regelmässigem Fahrplane die Kaiserlich Deutsche Post befördern und für die zum Löschen und Laden dieser Dampfschiffe dienenden Fahrzeuge, sowie für das Gepäck der Reisenden und leicht verderbende Güter. Ferner können von einer durch die Zentralbehörde des Bundesstaats (zu ergänzen: des Liegeorts) zu bestimmenden Behörde in Notfällen Ausnahmen von dieser Vorschrift auf jedesmaligen Antrag gestattet werden. Der Begriff des Notfalls ist ein ähnlicher wie der des dringenden Falls. Nicht nur solche Fälle gehören hieher, die aus Naturereignissen sich ergeben, sondern auch solche, die aus kommerziellen Rücksichten entspringen. — Im Reichstage wieder gestrichen wurde der Beschluss der Kommission, dass Dampfschiffe in transatlantischer Fahrt an Sonn- und Festtagen planmässig innerhalb des Reichsgebiets die Ausreise nicht sollen vornehmen dürfen, wovon nur die Dampfschiffe, welche die Kaiserlich Deutsche Post befördern, ausgenommen sein sollten. — Sonn- und Festtagsarbeit ist nach § 37 Abs. 3 S.O. als Ueberstundenarbeit zu vergüten, es sei denn, dass sie zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen oder zur Sicherung des Schiffes in dringender Gefahr erforderlich ist. Zu vergüten ist diese Arbeit also insbesondere auch dann, wenn sie vom Schiffsmanne freiwillig übernommen worden ist.

Endlich bestimmt noch § 37 Abs. 4 S.O., dass den Schiffsleuten an Sonn- und Festtagen im Hafen und auf der Rhede Gelegenheit gewährt werden müsse, am Gottesdienste ihrer Konfession teilzunehmen, sowie, dass denselben der dazu erforderliche Urlaub zu erteilen sei. Ob die Schiffsleute von diesem ihrem Rechte Gebrauch machen wollen, ist natürlich in ihr freies Belieben gestellt; ihr Einverständnis vorausgesetzt, können sie statt dessen auch zu den nach § 37 Abs. 1 und 2 S.O. zulässigen Arbeiten verwendet werden. Das Recht auf Gewährung der Gelegenheit zur Teilnahme am Gottesdienste und des dazu notwendigen Urlaubs besteht nicht, wenn „dringende Gründe“ vorliegen. Ob dies der Fall ist, bestimmt der Kapitän resp. sein Stellvertreter. — Gemäss § 39 S.O. gelten im Sinne des Abs. 4 des § 37 S.O. als Festtage im Auslande auch die kirchlich gebotenen Festtage des Liegeorts. Richtig sagt Loewe S. 42. diese Bestimmung sichere, falls nicht dringende Gründe entgegenstehen, den deutschen Schiffsleuten im ausländischen Liegeort die Teilnahme an einem dort stattfindenden Festtagsgottesdienste ihrer Konfession, auch wenn der im Liegeort kirchlich gebotene Festtag im ausländischen Heimatshafen oder sonst nicht geboten sei. Ebenso richtig ist es weiterhin, wenn Loewe fortfährt: „In solchem Falle aber wird die Schiffsmannschaft zu Arbeiten, welche den am Liegeort bestehenden Vorschriften nicht zuwiderlaufen, angehalten werden können“, denn nur für die Teilnahme am Gottesdienste gilt der betreffende Tag als Festtag, abgesehen davon aber ist er als gewöhnlicher Werktag zu behandeln: § 39 Satz 2 S.O. sagt ausdrücklich, dass diese Tage nur im Sinne des § 37 Abs. 4 S.O., nicht aber auch im Sinne der anderen Absätze dieses Paragraphen als Festtage zu gelten haben. Der Kapitän oder Rheder, welcher den Vorschriften des § 37 Abs. 4 S.O. zuwiderhandelt, wird nach §§ 114 Ziff. 6, 118 S.O. mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bestraft.

Anhangsweise soll jetzt noch Erwähnung finden die Behauptung von Loewe S. 39, von den Ausnahmen des Abs. 1 § 37 S.O. abgesehen, könne die Verweigerung der Sonntagsarbeit im Hafen oder auf der Rhede keine Dienstpflichtverletzung im Sinne des § 96 Ziff. 2 S.O. bilden. Ich bin anderer Ansicht, denn § 34 S.O. sagt in Abs. 1 ausdrücklich, dass der Schiffsmann auf Anordnung seiner Dienstvorgesetzten zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten und den Anordnungen derselben unweigerlich Gehorsam zu leisten habe. Diese Pflicht besteht für den Schiffsmann auf Grund seines Heuervertrags, ihre Nichterfüllung bedeutet also einen Ungehorsam gegen den Dienstbefehl eines Vorgesetzten.

Keine Anwendung finden die Vorschriften des § 37 S.O. auf Seeschlepper und Bergungsfahrzeuge in Tätigkeit. § 37 Abs. 2 ferner soll unanwendbar sein auf Hochseefischereifahrzeuge: § 135 S.O.

Einer kurzen Betrachtung sind schliesslich noch zu unterziehen die Vorschriften des § 38 S.O. über die Sonntagsarbeit auf See, die ebenso wie § 37 S.O. keine Anwendung finden sollen auf Seeschlepper, Bergungsfahrzeuge in Tätigkeit, § 38 Abs. 1 S.O. ausserdem auch nicht auf Hochseefischereifahrzeuge: § 135 S.O. Auf See sollen den Schiffsleuten nur in dringenden Fällen andere Arbeiten auferlegt werden als die, welche zur Sicherheit und zur Fahrt des Schiffes, zur Bedienung der Maschinen, zum Segeltrocknen, Bootsdienst und zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen unbedingt erforderlich sind. Andere Arbeiten als die eben genannten sollen also den Schiffsleuten nur in dringenden Fällen „auferlegt“ werden, d. h. freiwillig können die Schiffsleute andere Schiffsdienste verrichten, aber dazu gezwungen werden dürfen sie nicht, widrigenfalls Kapitän und Rheder nach §§ 114 Ziff. 6 und 118 S.O. sich strafbar machen. Hier wie in § 37 S.O. ist aber der Schiffsmann bei Strafe verpflichtet, ihm trotz der Bestimmungen des § 38 S.O. auferlegte Arbeit zu verrichten. Ueberstundenlohn gibt es hier, wie überhaupt bei der Beschäftigung auf See, nicht.

Soweit nicht dringende Gründe entgegenstehen, ist den Schiffsleuten an Sonn- und Festtagen auch auf See Gelegenheit zur Teilnahme am Gottesdienste ihrer Konfession zu geben und sind sie für die dazu notwendige Zeit vom Dienste zu befreien: §§ 38 Abs. 2, 37 Abs. 4 S.O. Ist kein Geistlicher an Bord, so muss den Schiffsleuten auf ihr Verlangen die Teilnahme an gemeinschaftlichen Andachten ihrer Konfession gestattet werden: § 38 Abs. 2 Satz 2 S.O. (vergl. Prot. S. 2851).

§ 5.

Rechte des Schiffsmanns.

Die Rechte des Schiffsmanns sind sehr verschiedener Art: Wie jedem, der sich durch einen Dienstvertrag verpflichtet hat, gebührt ihm ein Entgelt für die von ihm geleisteten Dienste. Dieses Entgelt besteht einmal in der Heuer und dem etwa vereinbarten Gewinnanteil, wozu eventuell noch ein Ueberstundenlohn tritt. Als ausserordentliche Vergütung anzusehen ist der dem Schiffsmanne im Falle der Hilfeleistung und Bergung zukommende Lohn und die im Falle seiner Beschädigung oder Tötung bei Verteidigung des Schiffes ihm bezw. seinen Erben gebührende, angemessene Belohnung. Andererseits ist die Folge der Aufnahme des Schiffsmanns in den Schiffsverband sein Recht auf angemessenen Logisraum und eintretenden Falls auf angemessenes anderweitiges Unterkommen, sowie sein Recht auf Beköstigung resp. auf eine entsprechende Geldentschädigung dafür. Besondere Rechte stehen ihm zu im Falle seiner Erkrankung oder Verletzung nach Abschluss des Heuervertrags. Um sein Leben möglichst vor Gefahren zu schützen, gewährt ihm die Seemannsordnung endlich das Recht auf Seetüchtigkeit des Schiffes, nicht mehr aber hat der Schiffsmann das Recht der sog. Führung. — Alle diese Rechte sind aber sehr veränderungsfähig: von Einfluss sind insbesondere das Unterbleiben der Reise überhaupt, Abkürzung und Verlängerung der Reise, Entlassung und Tod des Schiffsmanns und Verschulden einer der Vertragsparteien.

Diese kurze Skizze mag genügen, um die Bedeutung dieses wichtigsten und deshalb auch umfangreichsten Abschnitts der vorliegenden Abhandlung ins rechte Licht zu stellen.

Zunächst also hat der Schiffsmann Anspruch auf die Heuer, eine Geldvergütung. Die Höhe der Heuer wird durch freie Vereinbarung festgesetzt. Ist dies beim Abschluss des Heuervertrags nicht geschehen und hat eine Anmusterung überhaupt noch nicht stattgefunden, so wird im Zweifel diejenige Heuer als vereinbart angesehen, die das Seemannsamt des Hafens, in welchem der Schiffsmann angemustert wird, für die daselbst zur Zeit der Anmusterung übliche erklärt: § 29 S.O. Diese Bestimmung dürfte im Falle einer strengen Interpretation zu Unbilligkeiten dann führen, wenn die Anheuerung zwar erfolgt ist, die Anmusterung aber wegen Zeitmangels zunächst unterbleiben muss und erst während der Reise nachgeholt wird, da in dem Anmusterungshafen die Lohnsätze ganz andere sein können, als im Hafen der Ausreise. Ist der Schiffsmann dagegen erst nach

Anfertigung der Musterrolle angeheuert worden, so sollen für ihn in Ermangelung anderer Vertragsbestimmungen die nach Inhalt der Musterrolle mit der übrigen Schiffsmannschaft getroffenen Abreden gelten: § 31 S.O. Die Bedeutung des § 29 S.O. ist also keine sehr grosse. Die Heuer ist dem Schiffsmanne vom Tage des Dienstantritts an zu zahlen (richtiger: zu berechnen), wenn aber die Anmusterung wie bei der Anmusterung auf Ordre dem Dienstantritt vorangeht, vom Tage der Anmusterung an. Als Dienstzeit gilt auch die zur Erreichung des Meldeorts erforderliche Reisezeit: § 44 S.O. Ueber den Ausgangspunkt der Reise ist in § 44 S.O. nichts gesagt. Soll damit der letzte Aufenthaltsort gemeint sein, d. h. der Ort, von dem aus der Schiffsmann direkt an den Meldeort sich begibt? Der Abs. 2 des § 44 S.O. wurde erst in der Kommission (vergl. Komm. Ber. S. 32) eingefügt, weil es der Billigkeit entspreche, dass man bei der Anheuerung eines Schiffmanns für ein deutsches Schiff in einem auswärtigen Hafen ihm eine Vergütung für die zur Erreichung des Meldeorts notwendige Reisezeit zu Teil werden lasse. Es ist nun aber nicht ausgeschlossen, dass eine Anheuerung im Binnenlande stattfindet, und im ersten wie im zweiten Fall fragt es sich, ob der Ort der Anheuerung als Ausgangspunkt der Reise zu gelten hat oder der Ort, von welchem aus der Schiffsmann seine Reise zum Meldeort antritt. Der ratio legis dürfte es entsprechen, wenn man den Anheuerungsort als massgebend ansieht, zumal da der Ort des Reiseantritts vielfach ein ganz willkürlicher ist. — Als Dienstzeit wird nun nur vergütet die zur Erreichung des Meldeorts — d. i. desjenigen Orts, an welchem der Schiffsmann zum tatsächlichen Dienstantritt sich zu melden hat — erforderliche Reisezeit. Damit ist gemeint die im konkreten Falle erforderliche Reisezeit, nicht aber die Zeit, welche im allgemeinen erforderlich ist und ebensowenig diejenige Zeit, welche der Schiffsmann tatsächlich zu dieser Reise gebraucht hat. Man wird indessen vom Schiffsmanne nicht verlangen können, dass er im Binnenlande Schnellzüge benützt, andererseits wäre es unzulässig, wenn der in Hamburg angeheuerte Schiffsmann zur Erreichung des in England liegenden Meldeorts eines Segelschiffs sich bedienen würde, es seien denn besondere Vereinbarungen in dieser Richtung getroffen worden. Natürlich kann diese zur Erreichung des Meldeorts erforderliche Reisezeit als Dienstzeit nur soweit in Betracht kommen, als die Berechnung der Heuer in Frage steht, nicht aber gilt sie als Dienstzeit auch im Sinne der übrigen Paragraphen, z. B. des § 59 S.O., wie denn auch die Kommission nur eine singuläre Bestimmung zu treffen beabsichtigt hat. Abs. 2 § 44 S.O. dürfte also nicht ganz richtig gefasst sein.

Der erste Tag, für den die Heuer bezahlt wird, ist der Tag der Anmusterung resp. des Dienst- oder Reiseantritts.

Von der ihm in § 134 S.O. gewährten Befugnis, die Anwendung des § 44 S.O. auf kleinere Fahrzeuge durch Verordnung ganz oder teilweise auszuschliessen, hat der Bundesrat Gebrauch gemacht, indem er in der Bekanntmachung betr. die Nichtanwendung von Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge vom 16. Juni 1903 bestimmte, dass bezüglich des § 44 S.O. der § 1 Abs. 2 S.O. auf in der Küstenfahrt beschäftigte Fahrzeuge von weniger als 300 cbm. Brutto-

raumgehalt, auf Hochseefischereifahrzeuge derselben Grösse sowie auf Lustjachten keine Anwendung finden solle, d. h. dass auf diesen Schiffen die Bestimmungen des § 44 S.O. durch freie Vereinbarung abgeändert werden können.

Entsprechend § 614 B.G.B. bestimmt die Seemannsordnung in § 45 im Interesse der Disziplin an Bord des Schiffes, dass der Schiffsmann grundsätzlich seine Heuer erst nach Beendigung der Reise oder des Dienstverhältnisses (nicht aber erst nach erfolgter Abmusterung) d. h. postnumerando beanspruchen könne. Wie das Wort „oder" zu verstehen ist, ergibt sich aus § 36 der alten Seemannsordnung, der im Interesse einer „klareren" Fassung (vergl. Motive S. 60 ff.) abgeändert wurde: Darnach kann der Schiffsmann die Heuer beanspruchen „nach Beendigung der Reise oder der sonstigen Beendigung des Dienstverhältnisses, wenn diese früher erfolgt". Eine frühere Zahlung der Heuer kann jedoch nach der ausdrücklichen Vorschrift des § 45 S.O. vereinbart werden. Da es aber unbillig und für den Schiffsmann oft sehr nachteilig wäre, wenn er erst am Ende der vielleicht Monate lang dauernden Reise resp. am Ende seines vielleicht noch länger dauernden Dienstverhältnisses eine Barvergütung für seine Dienste bekommen würde, gewährt ihm die Seemannsordnung in § 45 das Recht auf Abschlagszahlungen und in § 47 das Recht auf Heuervorschuss resp. Handgeld. Inwieweit vor dem Antritt der Reise Vorschusszahlungen auf die Heuer zu leisten oder Handgelder zu zahlen sind, bestimmt in Ermangelung einer Vereinbarung der Ortsgebrauch des Hafens, in welchem der Schiffsmann angemustert (nicht: angeheuert) wird. Der Unterschied zwischen Heuervorschuss und Handgeld beruht darin, dass ersterer in allen Fällen auf die Heuer angerechnet wird, das Handgeld dagegen nur im Zweifel. Knitschky S. 612 dagegen ist der Ansicht, das Handgeld sei nie auf die Heuer anzurechnen, da § 337 B.G.B. hier keine Anwendung finden könne. Gründe für die Nichtanwendbarkeit dieser Vorschrift des Bürgerlichen Gesetzbuchs führt Knitschky indessen nicht an. Meines Erachtens liegt kein Grund vor, der zu dieser Ansicht zwingen würde, vielmehr glaube ich, dass das Handgeld als Draufgabe im Sinne des B.G.B. § 336 Abs. 1 anzusehen, dass es also in dubio auf die dem Schiffsmanne vom Rheder geschuldete Heuer in Anrechnung zu bringen ist. Nicht aber gilt das Handgeld im Zweifel als Reugeld, d. h. der Rheder kann sich durch seine Aufopferung nicht von der Verpflichtung zur Erfüllung des Vertrags befreien (vergl. § 336 Abs. 2 B.G.B.). Durch besondere Vereinbarung können diese Erfolge indessen erzielt werden, wie sie denn auch ohne weiteres dann eintreten, wenn ein entsprechender Ortsgebrauch im Anmusterungshafen besteht. Eine Ausnahme hievon ist in § 72 S.O. statuiert: Kraft zwingenden Rechts sind nämlich die Handgelder dann auf die Heuer anzurechnen, wenn der für eine Reise geheuerte Schiffsmann aus anderen als den in § 70 S.O. erwähnten Gründen vor Ablauf des Heuervertrags entlassen wird. — Hinsichtlich des Rechts auf Abschlagszahlungen bestimmt § 45 Abs. 2 S.O., dass der Schiffsmann in einem Hafen, in welchem das Schiff ganz oder zum grösseren Teil entlöscht wird, die Auszahlung der Hälfte der bis dahin verdienten Heuer verlangen kann, sofern bereits drei

Monate seit der Anmusterung (nicht Anheuerung) verflossen sind, und dass der Schiffsmann bei Ablauf je weiterer drei Monate nach der früheren Auszahlung in gleicher Weise, d. h. in einem Hafen, in welchem das Schiff wiederum ganz oder zum grösseren Teil von der zu diesem Zeitpunkt auf ihm befindlichen Ladung entlöscht wird, die Auszahlung der Hälfte der seit der letzten Auszahlung verdienten Heuer zu fordern berechtigt ist. Bei der Anheuerung auf Zeit (§ 28 S.O.) kann der Schiffsmann ausserdem bei der Rückkehr in den Hafen der Ausreise (§ 14 S.O.) die bis dahin verdiente Heuer verlangen, also ohne Rücksicht darauf, ob sein Dienstverhältnis zu Ende gegangen ist oder noch weiter fortbesteht, ohne Rücksicht aber auch darauf, ob die Voraussetzungen des § 45 Abs. 2 S.O. vorliegen. Die Bestimmungen des § 36 Abs. 2 der Seemannsordnung vom 12. Dezember 1872 waren für den Schiffsmann nicht so günstig, er konnte eine Abschlagszahlung erst 6 Monate nach der Anmusterung fordern und auch dann nur, wenn es sich um eine Zwischenreise handelte. Nach beiden Gesetzen aber ist es notwendig, dass das Schiff in dem Anlaufehafen seine Ladung entweder ganz oder doch zum grösseren Teil löscht, da sonst der Kapitän vielfach nicht über genügende Zahlungsmittel gebieten würde. Das Recht auf Auszahlung einer Abschlagssumme in Höhe des nach §§ 45 Abs. 2, 80 S.O. zu bestimmenden Betrags kann aber nur gefordert werden, solange das Schiff noch im Hafen liegt, in welchem es seine Ladung ganz oder zum grösseren Teil gelöscht hat resp. zu löschen im Begriffe steht, nicht aber in einem andern Hafen oder gar auf See.

Nach dem eben besprochenen § 45 S.O. wird der Anspruch auf die Heuer grundsätzlich nach Beendigung der Reise oder des Dienstverhältnisses fällig. Diese Bestimmung ist undurchführbar, wenn die Schiffsleute auf einem als verschollen anzusehenden Schiffe (vergl. §§ 862, 863 H.G.B.) sich befunden haben. In diesem Falle sollen nach § 53 S.O. aus Billigkeitsrücksichten die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen, wozu in erster Linie die Heuerforderung gehört, fällig werden mit Ablauf der Verschollenheitsfrist. Dieser Zeitpunkt ist aber nur massgebend für die Fälligkeit der Forderungen, nicht auch für die Dauer des Dienstverhältnisses, vielmehr bestimmt § 53 S.O., dass das Dienstverhältnis als beendet „gilt“ einen halben Monat (gemäss B.G.B. § 189 = 15 Tage) „nach dem Tage, bis zu welchem die letzte Nachricht über das Schiff reicht“. Dieser Tag ist nicht der Tag des Eingangs der Nachricht, sondern derjenige Tag, an welchem das Schiff zum letztenmal gesehen worden ist resp. an welchem es durch Uebersendung von Depeschen, Signalen etc. von seiner Existenz Kunde gegeben hat. Die Heuer ist also für die Zeit von der Anmusterung resp. dem Dienstantritt (ungenau Loewe S. 51: von der Abreise des Schiffes) bis zu dem ebengenannten Zeitpunkte und ausserdem noch für weitere 15 Tage zu entrichten. Ist vom Zeitpunkte der Abfahrt an überhaupt keine Nachricht über das Schiff eingegangen, so ist die Heuer von der Anmusterung resp. dem Dienstantritt bis zur Abreise und ausserdem noch für weitere 15 Tage zu bezahlen (ungenau wiederum Loewe S. 51). Bei der Berechnung der Heuer sind natürlich Vorschüsse, Abschlagszahlungen und Ueber-

stundenlöhne zu berücksichtigen, sofern dies überhaupt möglich ist. Ist die Heuer in Bausch und Bogen bedungen, so hat § 80 S.O. Anwendung zu finden.

Die Auszahlung der Heuer an den Schiffsmann bei Beendigung des Dienstverhältnisses muss an ihn persönlich und soweit nicht im Auslande, wie z. B. in Britisch-Indien (vergl. Motive S. 42) die dortigen Gesetze eine andere Behörde bestimmen, vor dem abmusternden Seemannsamte oder durch dessen Vermittlung geschehen und von diesem in der Abmusterungsverhandlung bescheinigt werden. Bei Verhinderung des Schiffsmanns ist mit seiner Zustimmung die Auszahlung an ein Familienmitglied gestattet. Die Auszahlung in einer Gast- oder Schankwirtschaft ist absolut unzulässig. Auch eine Genehmigung der Verwaltungsbehörde, wie § 115 a R.Gew.O. sie vorsieht, würde den Kapitän nicht von Strafe befreien können. Von der Mitwirkung des Seemannsamtes darf nur dann abgesehen werden, wenn sie ohne Verzögerung der Reise nicht herbeigeführt werden kann (vergl. § 25 S.O.). Die Verzögerung muss insofern eine erhebliche sein, als bei ihrem Vorliegen Schaden für den Rheder erwachsen würde. Bei einer Verzögerung von einer oder zwei Stunden wird man dies regelmässig nicht sagen können.

Der Kapitän, welcher den Vorschriften des § 46 S.O. zuwiderhandelt, macht sich gemäss § 114 Ziff. 7 S.O. strafbar. Bestritten aber ist, ob die Verletzung des § 46 S.O. auch mit civilrechtlichen Nachteilen verbunden ist. Perels S. 25 behauptet im Anschluss an die Motive S. 62, dass auch eine den Bestimmungen des § 46 S.O. nicht entsprechende Zahlung rechtsgültig sei und fügt hinzu, dass diese Auffassung auch mit den §§ 125 und 134 B.G.B. vereinbar sei. Andererseits vertritt Loewe S. 46 den Standpunkt, entgegen der in den Motiven ausgesprochenen Ansicht müsse eine derartige Zahlung auch civilrechtlich als nicht geschehen behandelt werden z. B. dann, wenn sie an einen gewerbsmässigen Stellenvermittler bewirkt werde, denn eine solche Auszahlung widerspreche dem zwingenden Wortlaut des § 46 Abs. 1 und laufe dem erstrebten sozialen Zwecke so sehr zuwider, dass ihr das Recht die Anerkennung versagen müsse. Perels ist insoweit Recht zu geben, als er behauptet, dass § 134 B.G.B. nicht eingreife, denn die Bestimmungen des § 46 S.O. betreffen ja nicht die Zahlung als solche, sondern nur die äusseren Umstände derselben. Dagegen hat meines Erachtens Perels Unrecht, wenn er die Regeln des § 46 S.O. nicht für Formvorschriften im Sinne des § 125 B.G.B. hält, deren Verletzung Nichtigkeit des Rechtsgeschäftes nach sich zieht. Vielmehr kennt auch das Bürgerliche Gesetzbuch, z. B. in § 1317, eine behördliche Assistenz als Form eines Rechtsgeschäftes. Mit Rücksicht hierauf und auf den zwingenden Wortlaut des § 46 S.O. („muss") komme ich entgegen dem Willen der Motive zu dem Schlusse, dass eine den Vorschriften des § 46 S.O. widersprechende Auszahlung des Heuerguthabens nichtig ist. Der Schiffsmann kann aber im Falle einer solchen unzulässigen Auszahlung doch nur dann klagen, wenn er sein Guthaben nicht ganz bekommen hat, denn sonst würde er ja ohne Grund bereichert werden. Bei einer derartigen Schadensersatzklage wäre ferner auch das eventuelle Verschulden des Schiffsmanns selber in Betracht zu ziehen.

Die Auszahlung darf nur an den Schiffsmann persönlich, d. h. nicht durch Mittelspersonen, wie Heuerbaase, Schlafbaase etc., oder bei seiner Verhinderung z. B. infolge Erkrankung mit seiner Zustimmung an ein Familienmitglied erfolgen. Der Begriff des „Familienmitglieds" ist nicht fest umgrenzt. Die Kommission (vergl. Bericht S. 33) wollte darunter einstimmig und unter Zustimmung der Regierung in Ermangelung eines treffenderen Ausdrucks nicht die Verwandtschaft im rechtlichen Sinne verstanden wissen, sondern „die Familienmitgliedschaft nach dem landläufigen Sprachgebrauche"; insbesondere ging die Kommission davon aus, dass die Auszahlung z. B. auch an die Braut des Schiffsmanns erfolgen könne. Nicht zu weit wird man jedenfalls gehen, wenn man als Familienmitglieder im Sinne des § 46 S.O. die Angehörigen im Sinne des § 52 St.G.B. bezeichnet. Unter den „Angehörigen" des Abs. 3 § 46 S.O. wird man dasselbe verstehen dürfen wie unter den „Familienmitgliedern" des Abs. 1 dieses Paragraphen.

Zu betonen ist endlich, dass die Vorschriften des § 46 S.O. nur gelten für die Auszahlung des Heuerguthabens an den Schiffsmann bei Beendigung des Dienstverhältnisses, nicht aber auch für etwaige Abschlagszahlungen und Vorschüsse im Sinne der §§ 45 Abs. 2 und 3 und 47 S.O. Diese letzteren Zahlungen brauchen also auch nicht an den Schiffsmann persönlich zu geschehen. Von einer Auszahlung kann natürlich dann keine Rede sein, wenn der Schiffsmann zur Verfügung über die Forderung nicht berechtigt ist, sie hat also z. B. zu unterbleiben, wenn das Guthaben des Schiffsmanns beschlagnahmt ist (vergl. R.Ges. vom 21. Juni 1869 betr. die Beschlagnahme des Arbeits- und Dienstlohnes). Ungenau sagt Leo S. 280, dass gemäss § 394 B.G.B. eine Aufrechnung des Rheders mit einer Gegenforderung gegen die Ansprüche des Schiffsmanns ausgeschlossen sei, denn eine Pfändung des Heueranspruchs ist nach dem eben genannten Reichsgesetze, wenn auch nur unter erschwerten Bedingungen, so doch möglich.

Zweck dieser in der alten Seemannsordnung nicht enthaltenen Bestimmungen des § 46 Abs. 1 und 2 S.O. ist, zu verhindern, dass Fremde, insbesondere Stellenvermittler, Schlafwirte und Agenten das Heuerguthaben des Schiffsmanns in Empfang nehmen und an sich bringen. Diese Vorschriften sind nach den Motiven S. 61 der Merchant Shipping Act 1894 sect. 131 nachgebildet. Ein wichtiger, von den Motiven allerdings nicht beabsichtigter Unterschied (s. oben) zwischen diesen beiden Gesetzen liegt aber darin, dass das englische Recht an die Verletzung der von ihm über die Auszahlung aufgestellten Regeln civilrechtliche Folgen nicht knüpft (vergl. „shall").

Auf Antrag des Schiffsmanns hat das Seemannsamt bei der Abmusterung die dem ersteren auszuzahlende Heuer ganz oder teilweise in Empfang zu nehmen und nach seiner Angabe an auswärts wohnende Angehörige desselben oder an Sparkassen oder sonstige Verwahrungsstellen gebührenfrei zu übermitteln. Diese Uebermittlung findet also nur an solche Angehörige statt, welche ausserhalb des Orts, an welchem das abmusternde Seemannsamt seinen Sitz hat, wohnen, d. h. sich aufhalten, während die Uebermittlung an Sparkassen oder sonstige Verwahrungsstellen auch dann zu erfolgen hat, wenn sie am gleichen Platze ihren Sitz haben. Diese Vorschriften finden Anwendung, gleich-

gültig, ob der Schiffsmann ein Inländer oder Ausländer ist. Dagegen hat der Rheder die durch die Uebermittlung entstehenden baren Auslagen (Portokosten) nur dann zu tragen, wenn der Schiffsmann deutscher Staatsangehöriger ist. Ist der Schiffsmann ein Ausländer, so sind diese Auslagen als Verwaltungskosten der Staatskasse aufzuerlegen: § 46 Abs. 3 S.O.

Hat sich der Schiffsmann auf einem als verschollen anzusehenden Schiffe befunden, so sind die Bestimmungen des § 46 S.O. natürlich unanwendbar. Deshalb trifft § 53 S.O. in Abs. 2 die Vorschrift, dass in einem solchen Falle der Betrag der dem Schiffsmanne gebührenden Forderungen dem Seemannsamte des Heimatshafens und in Ermangelung eines solchen dem Seemannsamte des Registerhafens zu übergeben sei und dass das Seemannsamt die Aushändigung an die Empfangsberechtigten, d. s. in der Regel die Erben des Schiffsmanns, zu vermitteln habe.

Alle Zahlungen an Schiffsleute müssen nach ihrer Wahl entweder in bar oder mittelst einer auf den Rheder ausgestellten Anweisung geleistet werden: § 48 S.O. Nur bei Vorschusszahlungen steht mit Rücksicht auf das Risiko des Rheders das Wahlrecht dem Kapitän zu, der durch Verletzung der Vorschriften des § 48 S.O. gemäss § 114 Ziff. 7 S.O. sich strafbar macht. Bei Vorschusszahlungen ist es auch zulässig, die Zahlbarkeit der Anweisungen an die Bedingung zu knüpfen, dass der Schiffsmann bei der Abfahrt des Schiffes sich an Bord befindet. Abgesehen davon dürfen aber die Anweisungen keine Bedingungen enthalten, auch müssen sie auf Sicht zahlbar sein. Alle diese Vorschriften sind im Gegensatze zu § 38 der alten Seemannsordnung ius cogens. Grund dieser Aenderung ist, dass unter der Herrschaft der alten Seemannsordnung namentlich bei Vorschussleistungen Missstände sich herausstellten, weil die Anweisungen auf Heuerbaase ausgestellt zu werden pflegten und die Schiffsleute genötigt waren, die Anweisungen mit erheblichen Verlusten zu versilbern. Deshalb schreibt § 48 S.O. auch vor, dass die Anweisungen auf den Rheder ausgestellt werden müssen. Trotzdem wird es dem Schiffsmann auch heute meistens nur mit Verlust gelingen, seine Anweisung in bares Geld umzusetzen. Ohne Verlust werden er oder seine Angehörigen dies regelmässig nur dann bewerkstelligen können, wenn der Schiffsmann mit dem Schiffe die Reise bereits angetreten hat. Von Vorteil sind diese Anweisungen insofern, als sie es dem Schiffsmanne ermöglichen, seinen zurückgelassenen Angehörigen in bequemer Weise von dem verdienten Lohne etwas zukommen zu lassen. Ferner gestattet dies Institut dem Rheder, dem Schiffsmanne die zur Ausrüstung und Sicherstellung seiner Angehörigen erforderlichen Vorschusszahlungen zu leisten, ohne Gefahr zu laufen, dass der Schiffsmann vor der Abfahrt des Schiffes verschwindet, denn das Gesetz lässt es ja zu, bei Vorschusszahlungen die Zahlbarkeit der Anweisungen davon abhängig zu machen, dass der Schiffsmann bei der Abfahrt an Bord des Schiffes sich befindet. Nicht aber darf der Rheder resp. Kapitän die Fälligkeit der Anweisungen dadurch hinausschieben, dass er in dieselben die Klausel aufnimmt, sie seien erst zahlbar, wenn der Schiffsmann eine bestimmte Zeit hindurch an Bord sich befinde oder erst einen oder

mehrere Tage nach Sicht. Für den Rheder kann diese Bestimmung dann sehr nachteilig werden, wenn der Schiffsmann im ersten Anlaufehafen, der vielleicht noch am Tage der Abreise erreicht wird, desertiert. — Unrichtig ist die Behauptung der Motive S. 63, Section 140 Nr. 2 der Merchant Shipping Act 1894 habe die Vorschussnoten für nichtig erklärt und den darauf erfolgten Zahlungen die Rechtswirkung abgesprochen. In der Merchant Seamen (Payment of Wages and Rating) Act 1880 ist allerdings in Section 2 bestimmt, dass Advance notes, deren Zahlbarkeit an die Bedingung geknüpft ist, dass der Schiffsmann zur See geht, nichtig sein sollen, in Section 140 Nr. 1 a der Merchant Shipping Act 1894 sind aber die Vorschussnoten in beschränktem Umfang wieder zugelassen worden. In Nr. 2 Section 140 ist nur gesagt, dass eine den Vorschriften der Nr. 1 nicht entsprechende Vorschussnote nichtig sein solle, nicht aber auch, dass Vorschussnoten überhaupt ausgeschlossen seien. Die massgebenden Worte der Section 140 lauten: „. . . . the agreement may contain a stipulation for payment of wages to or on behalf of the seaman conditionally on his going to sea in pursuance of the agreement . . . .". Dass die Auszahlung in bar erfolgen müsse, ist mit diesen Worten durchaus nicht gesagt, vielmehr liegt doch gerade in der Abmachung, dass die Zahlung erfolgen solle conditionally on his going to sea, dass Vorschussnoten ausgestellt werden können, wie dies auch in der Praxis geschieht. Für meine Auffassung spricht auch die Ueberschrift der Section 140: „Advance notes restricted". (Vergl. auch Henry W. Macrosty, B. A. in Band 103 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik.)

Um dem Schiffsmanne jederzeit einen klaren Ueberblick über das ihm zustehende Guthaben zu gewähren und um ihm eine sichere Kontrolle des ihm gutgeschriebenen Ueberstundenlohnes zu ermöglichen, sind die auf die Heuer geleisteten Vorschuss- und Abschlagszahlungen, sowie die etwa gegebenen Handgelder in das vor Antritt der Reise anzulegende Abrechnungsbuch, in welchem der Schiffsmann den Empfang einer jeden Zahlung zu quittieren hat, einzutragen, wie auch der zu Grunde gelegte Kurs, wenn die Zahlungen in fremder Währung erfolgen. Dieser Kurs wird nach § 244 Abs. 2 B.G.B. derjenige sein müssen, welcher zur Zeit der Zahlung für den Zahlungsort gilt. Derartige Zahlungen in fremder Währung können aber den Schiffsleuten nicht aufgezwungen werden, es liege denn auf ihrer Seite Chicane vor. Nur wenn der Heuervertrag die Klausel enthält, dass Zahlungen auch in fremder Währung erfolgen können — die Zulässigkeit einer derartigen Abmachung ergibt sich eben aus § 49 S.O. — ist der Schiffsmann verpflichtet, sie anzunehmen. — In dem Abrechnungsbuche sind die verdiente Heuer und der verdiente Ueberstundenlohn in regelmässigen Zeitabschnitten zu berechnen. Wie gross diese Zeitabschnitte sein sollen, ist im Gesetze nicht gesagt, es wird dies dem Ermessen des Kapitäns überlassen werden müssen, der wiederum nach der Dauer der Reise sich zu richten haben wird. Ist die Heuer in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen, so wird diese Berechnung immer nur eine ungefähre sein können. Abgesehen von diesen regelmässigen Berechnungen hat im Abrechnungsbuche auch die definitive Abrechnung bei Beendigung der Reise oder des Dienstverhältnisses zu er-

folgen, wie auch die Berechnung derjenigen Heuer, welche der Schiffsmann gemäss § 45 Abs. 2 S.O. ausbezahlt verlangen kann, sofern und soweit er von dem ihm in § 45 S.O. gewährten Rechte Gebrauch macht.

Bezüglich des Ueberstundenlohns ist ausdrücklich bestimmt, dass die Zahl der Ueberstunden sowie der hiernach verdiente Lohn „wöchentlich und spätestens" (richtiger: wöchentlich, spätestens aber) am Tage nach dem jedesmaligen Verlassen eines Hafens (zu ergänzen: oder einer Rhede; vergl. § 35 S.O.) in dem Abrechnungsbuche zu vermerken sind. Verweigert der Schiffsmann, dem diese Abrechnung zur unterschriftlichen Anerkennung vorzulegen ist, dieselbe, so ist auch dies und der hiefür angegebene Grund im Abrechnungsbuche anzugeben. Die Berechnung des Ueberstundenlohns hat also nur dann wöchentlich stattzufinden, wenn das Schiff länger als 6 Tage im Hafen oder auf der Rhede liegt, denn im Falle eines kürzeren Aufenthalts hat die Vermerkung der Ueberstunden und des Ueberstundenlohns spätestens am Tage nach dem Verlassen des Hafens oder der Rhede zu geschehen.

Das für die ganze Schiffsmannschaft für je eine Reise geltende Abrechnungsbuch, das in der Verwahrung des Kapitäns sich befindet, ist vor Antritt der Reise anzulegen. (Ungenau Knitschky S. 614: „vor Abfahrt des Schiffs".)

Auf Verlangen des Schiffsmanns ist diesem noch ein besonderes Heuerbuch zu übergeben, das also für jeden Schiffsmann besonders geführt wird und das jeder Schiffsmann selbst in Verwahrung zu nehmen hat. Das Recht, die Ausstellung eines Heuerbuchs zu verlangen, steht dem Schiffsmanne zu während der ganzen Dauer seines Dienstverhältnisses, wenigstens ist im Gesetze nicht gesagt, dass er die Ausstellung nur vor Antritt der Reise verlangen könne. In dieses Heuerbuch sind ebenfalls die verdiente Heuer, der verdiente Ueberstundenlohn sowie jede auf die Heuer des Inhabers geleistete Zahlung, bei Zahlungen in fremder Währung auch der zu Grunde gelegte Kurs, einzutragen. Die Berechnung des Gesamtguthabens hat in diesem Buche vor der Abmusterung zu erfolgen zu dem Zwecke, die bei der Abmusterung vorkommenden Streitigkeiten über das Guthaben des Schiffsmanns zu verringern. Sowohl für die Anlegung und ordnungsmässige Führung des Abrechnungsbuchs als auch des Heuerbuchs hat der Kapitän bei Vermeidung von Strafe Sorge zu tragen (§ 114 Ziff. 8 S.O.), dagegen hat die Nichtbeachtung der Vorschriften des § 49 S.O. keinerlei Einfluss auf die beiderseitigen Ansprüche und Leistungen.

Von der ihm in § 134 S.O. gewährten Befugnis, die Anwendung des § 49 S.O. auf kleinere Fahrzeuge ganz oder teilweise auszuschliessen, hat der Bundesrat durch die Bekanntmachung betr. die Nichtanwendung von Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge vom 16. Juni 1903 Gebrauch gemacht, indem er die Anwendung des § 49 S.O. auf die in dieser Bekanntmachung bezeichneten Fahrzeuge ganz ausschloss.

Grundsätzlich kann der Schiffsmann nur die Heuer verlangen, welche ihm im Heuervertrage versprochen worden ist. Wie aber gemäss § 43 S.O. eine Herabsetzung der Heuer möglich ist (s. oben S. 33), so kennt die Seemannsordnung in einigen Fällen auch eine Erhöhung der vertragsmässig vereinbarten Heuer:

Wenn nämlich die Zahl der Mannschaft des Decks- oder Maschinendienstes, nicht aber z. B. die Zahl des Aufwartepersonals, während, also erst nach Antritt der Reise, sich vermindert und der weitere Verlauf der Reise eine Verminderung der Arbeitsanforderungen nicht in Aussicht stellt, — dies wäre z. B. dann der Fall, wenn das Schiff auf eine Linie mit geringerer Geschwindigkeit übergehen und infolgedessen weniger Maschinenpersonal benötigen würde — so ist der Kapitän im Gegensatze zu § 40 der alten Seemannsordnung immer, und nicht nur auf Verlangen der zurückbleibenden Schiffsleute, verpflichtet, die Mannschaft zu ergänzen, soweit die Umstände eine solche Ergänzung gestatten, was dann nicht der Fall sein wird, wenn eine erhebliche Verzögerung der Reise (s. oben S. 50) die Folge wäre. Bestritten ist, welche Zahl der Mannschaft des Decks- oder Maschinendienstes massgebend ist, die ursprüngliche oder die infolge einer Nachmusterung erreichte? (Vergl. Abraham S. 32.) Der ratio legis entsprechend, die die Schiffsleute vor der Gefahr übermässiger Anstrengung behüten will (vergl. Motive zur alten Seemannsordnung S. 47), wird man sagen müssen, dass nachgemusterte Schiffsleute dann bei dieser Zahl mitrechnen, wenn sie zur Ergänzung der unzureichenden ursprünglichen Mannschaft angenommen sind. Nach v. Hippel S. 64 ist die Nichtbeachtung dieser Vorschrift seitens des Kapitäns nicht strafbar, doch würde sie nach seiner Ansicht eine Beschwerde nach § 58 S.O. rechtfertigen. Die erstere Behauptung ist offenbar unrichtig, denn § 114 Ziff. 9 S.O. bedroht ausdrücklich den Kapitän mit Strafe, der den Vorschriften des § 50 S.O. zuwider die Mannschaft nicht ergänzt. Eine Beschwerde nach § 58 S.O. weiterhin wäre nur dann möglich, wenn nicht genügende Bemannung eines Schiffes diesem die Seetüchtigkeit nehmen würde. Meiner Ansicht nach ist dies aber nicht der Fall. (Näheres darüber s. weiter unten).

Bis zur Vornahme der Ergänzung sind nun im Gegensatze zur alten Seemannsordnung § 40 kraft zwingenden Rechts die während der Fahrt infolge des Wegfalls der Mannschaften ersparten, nicht aber auch die bereits vor ihrem Wegfalle verdienten Heuergelder unter diejenigen Schiffsleute desselben Dienstzweigs, welchen dadurch eine Mehrarbeit erwachsen ist, nach Verhältnis dieser und der Heuer zu verteilen (vergl. hiezu Urteil des Hans. O.L.G. vom 28 Februar 1896 in der Hans. Ger.Z. 1896, S. 137 ff., das schon auf Grund des § 40 der alten Seemannsordnung, der diese Frage viel unbestimmter behandelte, zu diesem Resultate kam). Nur diejenigen Schiffsleute — von ihnen aber jeder einzelne — haben also Anspruch auf Erhöhung der Heuer, welche in demselben Dienstzweige beschäftigt sind, in welchem auch die weggefallene Mannschaft beschäftigt war, vorausgesetzt, dass ihnen durch diesen Wegfall eine Mehrarbeit erwachsen ist. Hieraus ergibt sich auch, dass die Worte „die Zahl der Mannschaft des Decks- oder Maschinendienstes“ nicht rein rechnerisch ausgelegt werden dürfen, denn es ist z. B. möglich, dass ein Maschinist wegfällt, ohne dass ein anderer angestellt wird, während noch ein Heizer dazukommt, sodass also die Zahl der Mannschaft des Maschinendienstes dieselbe ist wie früher. Trotzdem wird in einem solchen Falle eine Verteilung des durch den Wegfall des Maschinisten ersparten Heuergeldes unter die

anderen Maschinisten vorzunehmen sein, unter der Voraussetzung, dass die übrigen Erfordernisse des § 50 S.O. vorliegen. (Vergl. Hans. Ger.Z. 1896 S. 138 und Seuffert's Archiv, Band 53 S. 182.) Ohne Bedeutung ist es, ob die Ergänzung der Mannschaft möglich war oder nicht, die Tatsache der Verminderung des Decks- oder Maschinenpersonals allein entscheidet. Nicht verteilt wird das während des Aufenthalts in einem Hafen oder auf einer Rhede ersparte Heuerguthaben der weggefallenen Mannschaft, denn hier ist die Arbeitszeit des Schiffsmanns ohnehin schon beschränkt und hier wird auch Ueberstundenarbeit noch besonders vergütet: §§ 35 Abs. 3 und 37 Abs. 3 S.O. Diese Regelung beruht auf der Erwägung, dass der Rheder kein Interesse an der Verminderung der Mannschaft haben soll und dass die Mannschaft billigerweise verlangen kann, für ihre Mehrarbeit besonders honoriert zu werden.

Ein Anspruch auf Verteilung ist jedoch dann nicht gegeben, wenn die Verminderung der Mannschaft durch Entweichung, Desertion, herbeigeführt war und die Sachen der entwichenen Schiffsleute nicht an Bord zurückgeblieben sind. Durch diese Bestimmung des § 50 Satz 3 S.O. sollen Desertionen eingeschränkt werden, da man davon ausging, dass es nicht gut möglich sei, dass ein Schiffsmann unter Mitnahme seiner Effekten entweiche, ohne dass seine Kameraden dies bemerkten, und dass deshalb grundsätzlich ein Mitwissen seitens der zurückgebliebenen Schiffsmannschaft vorliege, wenn eine Desertion stattfinde, den Mitwissern aber durch die Desertion eine Begünstigung nicht zuteil werden dürfe. Der Verteilungsanspruch bleibt, wie gesagt, nur dann bestehen, wenn die Sachen oder wenigstens der grössere Teil der Sachen des Schiffsmanns an Bord zurückgeblieben ist. Die bis zur Desertion verdiente Heuer wird aber nicht verteilt, sondern dient zunächst zur Deckung der Schadensersatzansprüche des Rheders aus dem Heuervertrag, der etwa verbleibende Rest verfällt der Seemannskasse (vergl. des Näheren §§ 94, 132 S.O.). Im Anschluss hieran sei auch der streng genommen nicht hieher gehörige § 51 S.O. gestreift: In allen Fällen, in welchen ein Schiffsmann bei der Abfahrt des Schiffes vermisst wird, also auch dann, wenn ein Verschulden des Schiffsmanns gar nicht vorliegt, hat der Kapitän demjenigen Seemannsamte, in dessen Bezirk zuerst diese Wahrnehmung gemacht wird, sobald als tunlich behufs Ermittlung Anzeige zu erstatten und das Seefahrtsbuch des Vermissten zu übermitteln. Dieser von der Kommission (vergl. Bericht S. 36 ff.) eingeschobene Satz ist ungenau gefasst, denn wenn ein Schiffsmann bei Abfahrt des Schiffes vermisst wird, so wird diese Wahrnehmung i m m e r in dem Bezirke des Seemannsamtes gemacht, in welchem das Schiff zur Zeit der Abfahrt sich befindet (vergl. v. Hippel S. 65).

Der zweite Fall, in welchem die Seemannsordnung kraft Gesetzes eine Erhöhung der ursprünglich vereinbarten Heuer vorschreibt, findet sich in § 52 S.O. Darnach tritt eine Erhöhung der nach Zeit (nicht auch der für die Reise) bedungenen Heuer dann ein, wenn ein Schiff mehr als 2 Jahre auswärts weilt und der Schiffsmann bereits 2 Jahre lang auf diesem Schiffe im Dienste sich befindet. Diese Vorschriften gelten für den für die Reise geheuerten Schiffsmann nur dann, wenn

seine Heuer nach Zeit bedungen ist. Bezüglich des auf bestimmte Zeit engagierten Schiffsmanns dagegen gelten die Bestimmungen des § 52 S.O. überhaupt nicht, da dieser Fall in § 67 Abs. 2 S.O. seine Regelung gefunden hat. Die praktische Bedeutung des § 59 S.O. ist allerdings keine sehr grosse, denn es wird verhältnismässig selten vorkommen, dass eine Reise sich auf eine längere Zeit als 2 Jahre ausdehnt, allein da der für die Reise geheuerte Schiffsmann verpflichtet ist, auch etwaige Zwischenreisen mitzumachen (§ 66 S.O.) und so die Dienstzeit des Schiffsmanns gegen seinen Willen länger als ursprünglich beabsichtigt dauern kann, so wird § 59 S.O. doch noch mehrfach zur Anwendung kommen. Dieser Paragraph, dessen Abänderung durch freie Vereinbarung im Gegensatze zur alten Seemannsordnung § 41 auf Grund des § 1 Abs. 2 S.O. ausgeschlossen ist, will in allen Fällen in Betracht kommen, in welchen ein Schiff mehr als 2 Jahre „auswärts“ weilt. Unter „auswärts“ wird nicht zu verstehen sein „im Auslande“, vielmehr soll damit wohl gesagt werden, dass das Schiff zu der fraglichen Reise länger als 2 Jahre brauchen müsse, ohne Rücksicht darauf, ob es sich zur Zeit des Ablaufs des zweiten Reisejahres im Inlande oder Auslande befindet. Sind die eben genannten Voraussetzungen vorhanden, so tritt der Schiffsjunge mit Beginn des dritten Jahres in die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Leichtmatrosen ein. Kennt die Musterrolle aber, wie dies auf grösseren Schiffen vorkommt, eine verschiedene Abstufung der Leichtmatrosen nach Rang und Heuer, so gebührt dem Schiffsjungen die aus der Musterrolle als Durchschnittsbetrag sich ergebende Heuer der Leichtmatrosen. Im Gegensatze zur alten Seemannsordnung § 41, die dem Schiffsjungen zwar eine Erhöhung der Heuer, nicht aber auch eine Rangerhöhung zukommen liess, tritt der Schiffsjunge mit Beginn des dritten Jahres zugleich in die seiner nunmehrigen Heuer entsprechende Rangklasse ein. Mit Beginn des vierten Jahres weiterhin soll der nunmehrige Leichtmatrose die in der Musterrolle bestimmte Heuer und den Rang der Vollmatrosen erhalten.

Die neue Seemannsordnung in ihrer ursprünglichen Fassung bestimmte ausserdem in Abs. 2 Ziff. 2 des § 52 S.O., dass der Leichtmatrose mit Beginn des „zweiten“ Jahres die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen und mit Beginn des „vierten“ Jahres ein Fünftel derselben mehr an Heuer erhalten solle und fügte in Abs. 3 hinzu, dass zugleich mit dieser Erhöhung der Heuer eine Rangerhöhung stattfinde, d. h. dass der Leichtmatrose mit Beginn des „zweiten“ Jahres in den Rang der Vollmatrosen eintreten solle. Diese Bestimmung wurde durch das Gesetz betr. die Abänderung der Seemannsordnung vom 23. März 1903 dahin abgeändert, dass dem Leichtmatrosen erst mit Beginn des „dritten“ Jahres Heuer und Rang der Vollmatrosen zustehen soll. Zur Erlassung dieses Gesetzes sah man sich deshalb veranlasst, weil infolge eines Druckfehlers § 47 Abs. 2 Ziff. 2 der Beschlüsse der Kommission (vergl. Bericht S. 110) Heuer- und Rangerhöhung schon mit Beginn des „zweiten“ Jahres eintreten liess. Dass es sich hier um einen Druckfehler handelt, ergibt sich daraus, dass der Entwurf noch dieselbe Fassung hatte wie die alte Seemannsordnung und dass im Kommissionsbericht von einer auch nur

geplanten Abweichung vom Entwurfe nicht die Rede ist. Vielmehr ist in dem Berichte S. 37 ausdrücklich bemerkt, dass die Abstimmung die Annahme der Regierungsvorlage ergeben habe. Reichstag und Bundesrat haben dann den Paragraphen mit diesem Fehler angenommen und mit diesem Fehler ist das Gesetz auch verkündet worden. Wir haben es deshalb hier mit einem Redaktionsfehler zu tun und § 52 Abs. 2 Ziff. 2 S.O. ist also mit dem oben erwähnten Fehler Gesetz geworden. Trotzdem darf man mit Brodmann S. 517 behaupten, dass diese Bestimmung einer Verbesserung durch Gesetz kaum bedurft hätte, aber nicht deshalb, weil sie „auf einem unverkennbaren Versehen beruhte“ (so Brodmann), sondern weil eine vernünftige Auslegung auch ohne eine Novelle zum ursprünglich gewollten Resultate gelangt wäre, denn aus Abs. 1 und 3 des § 52 S.O. hätte sich ohne weiteres ergeben, dass eine zweijährige Dienstzeit Voraussetzung der Heuer- und Rangerhöhung ist. Aus diesem Grunde wäre die Praxis zweifellos auch ohne das Gesetz vom 23. März 1903 zu einer berichtigenden Auslegung des § 52 Abs. 2 Ziff. 2 S.O. gelangt.

Für die übrige Schiffsmannschaft steigt die in der Musterrolle angegebene Heuer mit Beginn des dritten Jahres um ein Fünftel und mit Beginn des vierten Jahres um ein weiteres Fünftel ihres ursprünglichen Betrags. Eine Rangerhöhung tritt aber bei diesen Schiffsleuten nicht ein, selbst wenn ihre Heuer nach der Erhöhung die ursprüngliche Heuer eines im Range höher stehenden Angestellten übersteigt.

Die Vorschriften des § 52 S.O. gelten auch bezüglich des Ueberstundenlohnes, falls dieser für die verschiedenen Klassen der Schiffsmannschaft verschieden hoch ist. Anders verhält es sich, wenn und soweit dem Schiffsmanne als Lohn ein Anteil an der Fracht oder am Gewinne zugestanden ist, denn nach § 81 S.O. gilt dieser Anteil nicht als Heuer im Sinne der Seemannsordnung.

Als dritter und letzter Fall, in welchem die Seemannsordnung eine Erhöhung der Heuer kraft Gesetzes statuiert, ist noch zu erwähnen die Bestimmung des § 67 Abs. 2 S.O. (s. darüber unten § 6).

Das Recht auf Ueberstundenlohn ist bereits oben S. 37 im Zusammenhange mit der Frage der Arbeitszeit besprochen worden und über das Recht auf Gewinnanteil lässt sich bei dem Schweigen der Seemannsordnung kaum mehr sagen, als oben S. 18 geschehen ist.

Im Anschluss hieran ist der Anspruch der Schiffsmannschaft auf Anteil am Berge- oder Hilfslohn zu besprechen. Die Vorschriften hierüber befinden sich nicht in der Seemannsordnung, sondern im Handelsgesetzbuche. Sie sind durch das Gesetz betr. die Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuchs vom 2. Juni 1902 neu geregelt worden. Der Grund für diese Gesetzesänderung lag hauptsächlich darin, dass in § 749 H.G.B. eine anderweitige Vereinbarung zugelassen war, was natürlich zur Folge hatte, dass in weitaus den meisten Fällen in die Heuerverträge die Bestimmung aufgenommen wurde, der Schiffsmann bekomme entweder keinen oder nur einen ganz geringen Anteil am Berge- oder Hilfslohn. Die ebengenannte Novelle zum Handelsgesetzbuch lässt deshalb eine Abänderung ihrer Vorschriften durch freie Vereinbarung nicht zu, will aber aus diesem Grunde für den Fall der Bergung oder Rettung durch Bergungs- oder Schlepp-

dampfer, die diesen Dienst als besonderes Gewerbe betreiben, keine Anwendung finden. Damit soll natürlich nicht gesagt sein, dass die Mannschaft solcher Fahrzeuge am Berge- oder Hilfslohn überhaupt keinen Anteil haben solle, vielmehr ist die Meinung die, dass die Bemessung der Höhe der Anteile freier Vereinbarung unterliege und dass mangels solcher das Gericht nach billigem Ermessen zu entscheiden habe; nur der gesetzliche Massstab für die Art der Verteilung soll also auf diese Fahrzeuge nicht zur Anwendung gebracht werden (vergl. Brodmann S. 150). Der Anteil des Rheders ist, insbesondere mit Rücksicht auf die Gefährdung des grossen Kapitals und die Bedeutung der von ihm gestellten Rettungsmittel, durch die Novelle erhöht worden, indem ihm aus dem Lohne zunächst die Schäden am Schiff und die Betriebsmehrkosten zu ersetzen sind, welche durch die Bergung oder Rettung entstanden sind und er ausserdem von dem Reste die Hälfte resp. zwei Drittel bekommt, je nachdem das Schiff ein Segelschiff oder Dampfschiff ist, — die mittelbaren Nachteile pflegen nämlich bei Dampfschiffen viel grösser zu sein als bei Segelschiffen, welchen für die Einhaltung der Lieferungsfristen ein grösserer Spielraum gewährt wird, — während er nach früherem Rechte alles in allem nur die Hälfte des Berge- oder Hilfslohns erhielt, ohne Rücksicht auf die Schäden und Betriebsunkosten und ohne Rücksicht darauf, ob das Schiff ein Dampfschiff oder ein Segelschiff war. Die Schäden müssen unmittelbare, d. h. am Schiffe selbst entstandene, sein, nicht gehören hieher anderweitige Verluste, die der Rheder z. B. durch Konventionalstrafen wegen verspäteter Lieferung oder durch andere Verpflichtungen zum Schadensersatz gegenüber den Ladungsinteressenten erleidet. Zu den Betriebsmehrkosten rechnen die Mehraufwendungen durch Kohlenverbrauch, Heuer und Beköstigung. Auch ist der Rheder berechtigt, die Kosten eines zur Erlangung des Lohnes geführten Prozesses, soweit sie zu seinen Lasten bleiben, abzuziehen, vorausgesetzt, dass nach § 677 B.G.B. nützliche Geschäftsführung vorliegt (vergl. Hans. Ger.Z. 1886 Nr. 118, 1902 Nr. 67).

Auf den Anspruch des Rheders auf Anteil am Berge- oder Hilfslohn war deshalb näher einzugehen, weil die Anteile des Rheders und der Schiffsmannschaft sich gegenseitig beeinflussen. Nunmehr sind die Rechte des Schiffsmanns selber einer Betrachtung zu unterziehen: Durch die Novelle vom 2. Juni 1902 ist eine Aenderung dieser Rechte insofern vorgenommen worden, als für die Unterverteilung unter die Schiffsbesatzung nicht mehr die dem Einzelnen gebührende Heuer, sondern insbesondere seine Beteiligung am Rettungswerke massgebend ist und die Schiffsbesatzung eines Dampfschiffes jetzt nur ein Sechstel bekommt, während sie früher ein Viertel bekam; auf Segelschiffen dagegen bekommt die Schiffsbesatzung jetzt wie früher ein Viertel. Es ist durchaus nicht erforderlich, dass der Einzelne am Rettungswerke sich beteiligt hat, vielmehr ist der Lohn unter alle Mitglieder der Schiffsbesatzung zu verteilen, wobei allerdings die sachlichen und persönlichen Leistungen eines Jeden besonders zu berücksichtigen sind. Zu betonen ist endlich noch, dass an dem Lohne nicht nur alle Mitglieder der Schiffsmannschaft im Sinne des § 2 Abs. 3 S.O. participieren, sondern überhaupt die ganze Schiffsbesatzung (vergl. § 481

H.G.B.). Bezüglich des Kapitäns ist in § 749 H.G.B. besonders bestimmt, dass sein Anteil ebenso gross sein soll, wie der der gesamten übrigen Besatzung gebührende Anteil.

Die Verteilung hat durch den Kapitän zu erfolgen mittelst eines vor Beendigung der Reise der Besatzung bekannt zu gebenden Verteilungsplanes, der den jedem Beteiligten zukommenden Bruchteil festsetzt. Der Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn ist von der Besatzung gegen den Rheder des eigenen Schiffes zu richten, nicht aber gegen den Rheder des geborgenen Schiffes, da ersterem der Anspruch auf den vollen Betrag des Berge- oder Hilfslohns zusteht.

Ausser dem Anspruche auf Geldvergütung für die von ihm geleisteten Dienste steht dem Schiffsmanne weiterhin das Recht auf eine gewisse Naturalvergütung zu. Diese Naturalvergütung besteht in der Gewährung von Beköstigung und Logisraum: §§ 55—57 S.O.

Das Recht auf Beköstigung steht dem Schiffsmanne zu vom Zeitpunkte des Dienstantritts, nicht also wie die Heuer vom Zeitpunkte der Anmusterung an, falls diese dem Dienstantritt vorangeht. Andererseits kann aber der Schiffsmann bis zur Abmusterung Beköstigung durch den Rheder verlangen, während ihm die Heuer nur bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses gebührt. Letzteres gilt für das Recht auf Beköstigung nur dann, wenn die Abmusterung ohne Verzögerung der Reise unausführbar ist. Nach Beendigung der Reise hat demgemäss der Schiffsmann in allen Fällen bis zur Abmusterung das Recht, die ihm nach der Musterrolle gebührenden Speisen und Getränke (vergl. § 14 Abs. 2 S.O.) zu verlangen. Wie die Heuer hat also auch das Recht auf Beköstigung nicht immer die Natur einer Gegenleistung für die Dienste des Schiffsmanns, nämlich dann nicht, wenn Beendigung des Dienstverhältnisses und Abmusterung nicht zur selben Zeit erfolgen.

Mit Rücksicht darauf, dass die Beköstigung einem durch das Lokal beschränkten, nicht beliebig ersetzbaren Vorrate entstammt, ist es dem Schiffsmanne verboten, die verabreichten Speisen und Getränke zu einem andern als seinem eigenen Bedarfe zu verwenden, etwas davon zu veräussern, zu vergeuden oder sonst bei Seite zu bringen. § 96 S.O. droht ihm Strafe an für den Fall der Vergeudung, der unbefugten Veräusserung oder des Beiseitebringens von Proviant. Dieser Paragraph will also nicht das Verwenden der verabreichten Speisen und Getränke durch den Schiffsmann zu einem andern als dem eigenen Bedarfe bestraft wissen, es sei denn, dass einer der Fälle des § 96 S.O. vorliegt. Andererseits gilt die Strafdrohung des § 96 S.O. für die Vergeudung, unbefugte Veräusserung oder das Beiseitebringen von Proviant schlechthin, es ist also nicht notwendig, dass der Proviant dem betreffenden Schiffsmanne oder überhaupt verabreicht worden ist. Hat eine Verabreichung nicht stattgefunden, so würde eben das Delikt des § 96 S.O. in Idealkonkurrenz mit dem Vergehen des Diebstahls oder der Unterschlagung treten. (Anderer Ansicht Loewe S. 85 und die anderen daselbst genannten Schriftsteller.)

Anstatt der Beköstigung kann indessen gemäss § 54 Satz 3 S.O. auf Grund besonderer Abrede eine entsprechende Geldentschädigung gewährt werden. Entscheidend für die Aufnahme dieser Bestimmung

in das Gesetz waren die Verhältnisse auf Schleppdampfern, kleinen Passagierdampfern und auf den Dampfern in den ostasiatischen und polynesischen Gewässern mit chinesischer und malayischer Mannschaft (vergl. Motive S. 65).

Die Bestimmung der Quantität der dem Schiffsmanne täglich mindestens zu verabreichenden Speisen und Getränke überlässt die Seemannsordnung der freien Vereinbarung, mangels einer solchen aber ist das örtliche Recht des Heimatshafens, eventuell das des Registerhafens hiefür massgebend. Wegen der Verschiedenheit der örtlichen Gewohnheiten, die eine einheitliche Regelung nicht als wünschenswert erscheinen lassen, steht der Erlass näherer Bestimmungen den Landesregierungen im Verordnungswege zu, in Ermangelung eines inländischen Heimatshafens oder Registerhafens dem Reichskanzler: § 56 Abs. 1 S.O. Soweit das Auswanderungswesen in Betracht kommt, hat übrigens der Bundesrat durch die Bekanntmachung betr. Vorschriften über Auswandererschiffe vom 14. März 1898 bereits allgemein verbindliche Bestimmungen erlassen. — Der Kapitän, welcher gemäss §§ 513 H.G.B., 112 S.O. bei Vermeidung von Strafe vor Antritt und während der Reise für die gehörige Verproviantierung des Schiffes zu sorgen hat und der Schiffsmannschaft im Falle nicht gehöriger Erfüllung dieser Pflicht gemäss §§ 513, 511 und 512 H.G.B. auch civilrechtlich verantwortlich ist, hat dem Schiffsmanne Speise und Trank in den gesetzlich vorgeschriebenen Quantitäten zu verabreichen und zwar, vom Falle der Not abgesehen, in guter Qualität, will er sich nicht der Strafe des § 113 Ziff. 3 S.O. aussetzen. Ist in der grundlosen Vorenthaltung von Speise und Trank oder in der Verabreichung verdorbenen Proviants eine schwere Verletzung der Pflichten des Kapitäns gegen den Schiffsmann zu erblicken, so kann dieser auf Grund des § 74 Ziff. 1 S.O. seine sofortige Entlassung fordern. Zur Aufrechterhaltung der Disziplin ist indessen der Kapitän befugt, Kostschmälerungen eintreten zu lassen, allerdings dürfen aber derartige Massregeln höchstens für die Dauer von 3 Tagen angeordnet werden, mag es sich nun um eine Strafe oder eine Disziplinarmassregel handeln (vergl. § 93 S.O.). Bei aussergewöhnlicher Dauer der Reise dagegen oder wegen eingetretener Unfälle kann der Kapitän eine Kürzung der Rationen oder eine Aenderung hinsichtlich der Speisen und Getränke eintreten lassen, denn auf alle Eventualitäten kann man doch nicht vorbereitet sein, dem Schiffsmanne gebührt dann aber für die erlittenen Entbehrungen eine entsprechende Vergütung, und zwar ohne Rücksicht darauf, welche Gründe diese Entbehrung herbeigeführt haben: Die Eigenart dieser Vorschrift des § 57 Abs. 3 S.O., welche eine Durchbrechung des im B.G.B. geltenden Prinzips bedeutet, nach dem eine pekuniäre Entschädigung für andere als vermögensrechtliche Nachteile nicht gewährt wird, sei an dieser Stelle besonders hervorgehoben. Die alte Seemannsordnung § 46 Abs. 3 und auch noch der Entwurf § 52 gewährten dem Schiffsmanne diese Vergütung nur, wenn der Kapitän die Eintragung im Schiffsjournal versäumt hatte oder wenn die vom Kapitän getroffenen Anordnungen sich als ungerechtfertigt oder durch sein Verschulden herbeigeführt erwiesen. Nach altem wie nach neuem Rechte ist nämlich der Kapitän (s. oben S. 34) verpflichtet, im Schiffstage-

buch zu vermerken, wann, aus welchem Grunde und in welcher Weise eine Kürzung oder Aenderung eingetreten ist.

Sind die Vorräte, welche das Schiff für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben, so hat das Seemannsamt auf die Beschwerde von mindestens drei Schiffsleuten eine Untersuchung der Vorräte zu veranlassen und das Ergebnis in das Schiffstagebuch einzutragen. Erweist die Beschwerde sich als begründet, so ist das Seemannsamt verpflichtet, durch geeignete Anordnungen Abhilfe zu schaffen. Kommt der Kapitän diesen Anordnungen nicht nach, so kann jeder Schiffsmann seine Entlassung mit der für den Fall des § 74 Ziff. 1 S.O. vorgesehenen Wirkung (vergl. § 76 S.O.) verlangen (vergl. auch § 99 S.O.). Dass dieses dem Schiffsmanne in § 58 S.O. gewährte Recht privatrechtlicher Natur ist, kann trotz der anderen Ansicht Loewe's S. 55 keinem Zweifel unterliegen. (Vergl. im übrigen hierüber das gelegentlich der Besprechung des Rechts auf Seetüchtigkeit unten S. 65 Ausgeführte.)

Die Beköstigung gebührt dem Schiffsmanne „für Rechnung des Schiffes". Die Kommission (vergl. Bericht S. 40 ff.) wollte darunter verstanden wissen, dass der Rheder für die Beköstigung nur mit dem Schiffsvermögen hafte. Dem steht gegenüber der Grundsatz des § 487 H.G.B., dass der Rheder für die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern auch persönlich haftet. Einen Grund, den Anspruch auf Beköstigung anders zu behandeln als alle anderen Forderungen aus dem Heuervertrage, insbesondere als das Recht auf Unterkunft, bezüglich dessen in § 55 Abs. 2 S.O. nichts von einer nur dinglichen Haftung des Rheders mit der fortune de mer gesagt ist, vermag ich nicht ausfindig zu machen. Wagner S. 441 erklärt diese Bestimmung, die auch in der alten Seemannsordnung § 43 Satz 1 enthalten ist, damit, dass der Anspruch nicht als Accessorium der Heuerforderung, sondern als Deliktsanspruch aufzufassen sei. Das gleiche müsste dann wohl auch für das Recht des Schiffsmanns auf angemessenen Logisraum gelten, und das ist nun einmal positivrechtlich nicht der Fall! Recht aber hat Wagner, wenn er S. 439 behauptet, in den Worten „für Rechnung des Schiffes" liege ausserdem, dass der Kapitän die Beköstigung nicht für eigene Rechnung besorgen dürfe, sondern dem Rheder darüber spezifizierte Rechnung abzulegen habe. Vergl. hierüber auch Perels S. 29, Schaps S. 90, Lotmar S. 669.

Wie das Recht auf Beköstigung, so ist auch das Recht auf angemessenen Logisraum die Folge der Aufnahme des Schiffsmanns in den Schiffsverband, und wie ersteres, so hat auch dieses Recht nicht immer die Natur einer Vergütung für geleistete Dienste, denn nach § 55 S.O. ist dem Schiffsmanne vom Zeitpunkte des Dienstantritts an bis zur Abmusterung auf dem Schiffe angemessene Unterkunft zu gewähren und nur dann dauert dieser Anspruch bloss bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses, wenn die Reise noch nicht beendigt und eine Abmusterung ohne Verzögerung der Reise unausführbar ist. Der Logisraum ist dann angemessen, wenn er der Zahl der Schiffsmannschaft und der Grösse des Schiffes entsprechend bemessen, nur für die Schiffsleute und ihre Sachen (nicht also auch als

Aufbewahrungsort für Taue, Ankerketten, Gefässe etc.) bestimmt, wohlverwahrt und genügend ventilierbar ist. Zu den Sachen, den Effekten des Schiffsmanns gehört vor allem seine Ausrüstung, zu der noch andere Gegenstände, wie Bücher, Andenken, hinzukommen können. Dagegen darf der Schiffsmann ohne Erlaubnis des Kapitäns keine Güter an Bord bringen oder bringen lassen, solche auch nicht im Volkslogis aufbewahren. Dieses früher sogenannte Recht der Führung ist durch § 87 S.O. ausgeschlossen worden (s. oben S. 4).

Ueber die Grösse des Logisraumes und seine Einrichtung, ebenso auch über die Einrichtung von Wasch- und Baderäumen (besonders wichtig für das Maschinenpersonal) und von Aborten beschliesst der Bundesrat: vergl. Bekanntmachung betr. die Logis-, Wasch-, und Baderäume, sowie die Aborte für die Schiffsmannschaft auf Kauffahrteischiffen vom 2. Juli 1905. Strafvorschriften für den Rheder oder dessen Vertreter und den Kapitän wegen Zuwiderhandlung gegen diese Bestimmungen finden sich in §§ 113 Ziff. 1 und 117 S.O.

§ 133 S.O. verpflichtet den Kapitän bei Vermeidung von Strafe, die für das Schiff über Kost und Logis geltenden Vorschriften im Volkslogis den Schiffsleuten zur jederzeitigen Einsicht zugänglich zu machen. — Gemäss § 134 S.O. vergl. mit der Bekanntmachung betr. die Nichtanwendung von Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge vom 16. Juni 1903 findet § 133 S.O. auf die daselbst erwähnten Fahrzeuge nur in beschränktem Umfange Anwendung.

Um Leib und Leben des Schiffsmanns möglichst vor Gefahren zu schützen, gewährt ihm § 58 S.O. entsprechend dem s. Z. durch die Reichstagskommission eingeschobenen § 47 der alten Seemannsordnung das Recht auf Seetüchtigkeit. Nach den Motiven S. 66 sind Beschwerden über die Seeuntüchtigkeit von Schiffen nur in sehr geringer Zahl eingegangen, aber dennoch ist die Bedeutung dieses Paragraphen nicht zu unterschätzen. Dass sein Inhalt nicht unbedenklich ist, weist Lewis S. 203 treffend nach. Ueber den Unterschied zwischen dem deutschen und englischen Rechte vergl. unten § 10.

Auf die Beschwerde von nicht weniger als drei Schiffsleuten, dass das Schiff, für welches sie angemustert sind, nicht seetüchtig sei, hat das Seemannsamt mit möglichster Beschleunigung unter Hinzuziehung von Sachverständigen, falls solche erreichbar sind, und der ortsanwesenden Beschwerdeführer eine Untersuchung des Schiffes zu veranlassen und das Ergebnis in das Schiffahrtstagebuch einzutragen. Hält das Seemannsamt die Beschwerde für begründet, so hat es für geeignete Abhilfe Sorge zu tragen und die dazu notwendigen Anordnungen zu treffen. Kommt der Kapitän diesen Anordnungen nicht nach, so kann jeder Schiffsmann, also auch derjenige, der sich nicht beschwert hat, seine Entlassung mit der für den Fall des § 74 Ziff. 1 S.O. vorgesehenen Wirkung (§ 76) fordern. Strafbestimmungen dagegen finden sich in der Seemannsordnung nicht für den Fall, dass der Kapitän den Anordnungen des Seemannsamtes bezüglich der Seetüchtigkeit des Schiffes nicht nachkommt, während dies für die Anordnungen hinsichtlich der Ergänzung ungenügender oder verdorbener Vorräte in §§ 112, 113 Ziff. 3 S.O. anders geregelt ist. (Unrichtig also v. Hippel S. 70.) Civilrechtlich indessen macht sich der Kapitän

in beiden Fällen dem Schiffsmanne gemäss §§ 511, 512 und 513 H.G.B. haftbar. Vergl. hiezu noch § 108 S.O. über die Strafe, welche den Schiffsmann trifft, wenn er wider besseres Wissen oder leichtfertig auf Grund unwahrer Behauptungen eine Beschwerde einreicht und hiedurch eine Untersuchung veranlasst.

Nur auf die Beschwerde von nicht weniger als drei Schiffsleuten ist das Seemannsamt verpflichtet, einzuschreiten. Beschweren sich also etwa nur zwei Schiffsleute, so kann von einer solchen Verpflichtung nicht die Rede sein, wohl aber wird man sagen dürfen, dass es in diesen Fällen dem Ermessen des Seemannsamtes überlassen bleibt, ob es eine Untersuchung einleiten will oder nicht. Die Beschwerde eines oder zweier Schiffsleute ist vom Kapitän (s. oben S. 34) gemäss § 99 S.O. mit genauer Angabe des Sachverhaltes in das Schiffstagebuch einzutragen; derselbe hat auch dem Beschwerdeführer auf Verlangen eine Abschrift der Eintragung auszuhändigen. Sind aber überhaupt nicht mehr als einer oder zwei Schiffsleute für das Schiff angemustert, so wäre es vollständig ungerechtfertigt, in einem solchen Falle § 58 S.O. für unanwendbar zu erklären. Der ratio legis entsprechend wird man dann eben die Erhebung der Beschwerde durch die gesamte Schiffsmannschaft verlangen müssen. Vergl. noch § 5 Abs. 3 S.O.

Bestritten ist, ob die Beschwerde über die Seetüchtigkeit ein Privatrecht des Schiffsmanns darstellt oder nicht. Dafür sind Wagner S. 443 und Boyens S. 455, dagegen Loewe S. 55. Wagner zieht aus seiner Ansicht die Folgerung, der Kapitän könne die Vornahme einer solchen Untersuchung von sich abwenden, wenn er die Schiffsgewalt über die Beschwerdeführer aufgebe, d. h. sie abmustern lasse, und zwar genüge es bei gewöhnlichen Schiffsleuten, wenn er die Schiffsgewalt über die Beschwerdeführer bis auf zwei derselben aufgebe. Dadurch könne er die besondere Beschwerde des § 47 der alten Seemannsordnung in eine allgemeine verwandeln. Auf die neue Seemannsordnung angewandt, würde die Ansicht Wagner's dahin gehen, dass eine derartige Handlungsweise des Kapitäns die Anwendung des § 58 S.O. ausschliesse und nur eine Beschwerde nach § 99 S.O. rechtfertige. Boyens S. 455 pflichtet Wagner insofern bei, als er glaubt, das Recht der Schiffsleute auf Untersuchung falle weg, sobald sämtliche Antragsteller von ihrem Vertrage durch Entlassung mit voller Entschädigung entbunden werden. Er polemisiert aber gegen die Behauptung Wagner's, die Untersuchung könne auch dadurch abgewendet werden, dass alle Beschwerdeführer bis auf zwei entlassen werden. Dies ist unlogisch, denn entweder hat Wagner mit beiden Behauptungen recht oder mit keiner. Die Begründung der Ansicht Boyens ist denn auch sehr allgemein gehalten. Der Vertreter der entgegengesetzten Ansicht, Loewe, führt zur Begründung derselben an, von der Seetüchtigkeit des Schiffes (und der Beschaffenheit und Menge des Proviantes) hänge Leben und Gesundheit so zahlreicher Personen ab, dass schon aus diesem Grunde die Untersuchung nicht lediglich im Interesse der einzelnen sich Beschwerenden geführt und dadurch in Fortfall gebracht werden könne, dass die Beschwerdeführer abgefunden werden; das öffentliche Interesse und das Wohl der ganzen Schiffsbesatzung erfordere ein Einschreiten des Seemannsamtes, sobald nur die Beschwerde ordnungsmässig an-

gebracht sei, und dies auch dann, wenn die Beschwerdeführer zum Teil oder sämtlich entlassen werden. Die Seemannsordnung bindet nun allerdings die Ausübung des an und für sich jedem Schiffsmanne auf Grund seines Vertrags zustehenden Beschwerderechts des § 58 an die Bedingung, dass mindestens drei Schiffsleute gemeinschaftlich die Beschwerde erheben, in der Absicht, einen Missbrauch dieses Rechts wegen der Gefahren, die daraus für den Rheder entstehen können, zu verhindern. Ist aber die Beschwerde einmal von mindestens 3 Schiffsleuten eingereicht, so ist nach Ansicht des Gesetzgebers Grund genug dazu da, um dem Seemannsamte die Pflicht zum Einschreiten aufzuerlegen. Dieses Einschreiten soll erfolgen im öffentlichen Interesse, im Interesse der Schiffsmannschaft, deren Leben das Gesetz möglichst zu schützen bestrebt ist. Deshalb kann es keine Bedeutung haben, wenn hinterher einer oder mehrere oder sogar alle Beschwerdeführer entlassen werden, denn an ihrer Stelle müssen doch wieder neue Mannschaften angeheuert werden. Es wäre in der Tat ein in fraudem legis agere, wenn durch derartige Massnahmen der Kapitän eine Untersuchung abwenden wollte, deren Notwendigkeit eben durch die Erhebung der Beschwerde durch 3 Schiffsleute zum mindesten wahrscheinlich gemacht ist. Insoweit also ist Loewe S. 55 beizupflichten. Damit ist aber durchaus nicht gesagt, dass die Beschwerde ein Privatrecht des Schiffsmanns nicht darstelle, sind ja doch eine Unmenge privatrechtlicher Bestimmungen im öffentlichen Interesse getroffen worden. Unrichtig ist es, wenn Loewe behauptet, dass hinsichtlich des Proviantes die Bestimmung des § 74 Ziff. 1 S.O. ausreichen würde und hinsichtlich der Seetüchtigkeit eine ähnliche Vorschrift gegeben wäre, wenn es sich hier lediglich um ein Privatrecht der Beschwerdeführer handelte, denn mehrfach schützt die Seemannsordnung die Privatrechte des Schiffsmanns durch Strafandrohungen gegen Kapitän und Rheder. Um so mehr müsste dies aber der Fall sein, wenn es sich in § 58 S.O. nicht um ein Privatrecht des Schiffsmannes, sondern um eine öffentlichrechtliche Bestimmung handelte, und doch enthält die Seemannsordnung keine Strafandrohung für den Kapitän, der den die Herbeiführung der Seetüchtigkeit des Schiffes bezweckenden Anordnungen des Seemannsamtes keine Folge leistet! Dass die Seetüchtigkeit des Schiffes für den Schiffsmann zum mindesten ebenso wichtig ist wie die Versorgung desselben mit genügendem und unverdorbenem Proviant, wird billig nicht in Abrede gezogen werden können und es wird deshalb auch nicht angehen, das Recht des Schiffsmanns auf genügenden und unverdorbenen Proviant rein deshalb als öffentliches Recht anzusehen, weil §§ 112 und 113 S.O. den Kapitän mit Strafe bedrohen, der die gehörige Verproviantierung des Schiffs vor Antritt oder während der Reise vorsätzlich unterlässt oder einem Schiffsmanne ohne Not verdorbenen Proviant verabreicht (s. oben S. 62). Weder einen Grund für den privatrechtlichen noch einen solchen für den öffentlich-rechtlichen Charakter des dem Schiffsmanne nach § 58 S.O zustehenden Rechts bieten die Anfangsworte dieses Paragraphen, denn man kann nicht sagen, wenn die Bestimmung eine öffentlich-rechtliche wäre, so hätte das Gesetz nicht die Untersuchung des Schiffes von der Beschwerde dreier Schiffsleute abhängig machen dürfen, weil man dem ebensogut

entgegenhalten kann, das Gesetz nehme eben ein öffentliches Interesse erst dann als vorhanden an, wenn mindestens 3 Schiffsleute sich beschweren; finden sich nicht soviele Schiffsleute, so sei das Schiff nach Ansicht des Gesetzgebers eben nicht in einem solch schlechten Zustande, dass dem Seemannsamte ein Einschreiten zur Pflicht gemacht werden könnte. Ich stimme also Wagner und Boyens insoweit zu, als sie behaupten, das Recht des § 58 S.O. sei ein Privatrecht des Schiffsmanns, muss aber im übrigen ihrer Auffassung entgentreten.

Nach dem Wortlaut des § 58 S.O. kann die Beschwerde nur von angemusterten Schiffsleuten erhoben werden, es genügt also nicht, dass nur ein Heuervertrag abgeschlossen ist. Ich möchte aber bezweifeln, ob eine strikte Interpretation hier am Platze ist. Wichtig ist dies für den Fall, dass eine Anmusterung vor Antritt oder Fortsetzung der Reise nicht stattgefunden hat, weil sie ohne Verzögerung der Reise nicht ausführbar gewesen wäre (§ 13 S.O.). Für diesen Fall jedenfalls wird eine analoge Anwendung des § 58 S.O. möglich sein. Unter allen Umständen muss der Schiffsmann zur Zeit der Erhebung der Beschwerde im Heuerverhältnisse zu dem Rheder des angeblich seeuntüchtigen Schiffes stehen, denn das Recht des § 58 S.O. entspringt dem Heuervertrage. Anders das englische Recht (s. unten § 10).

Fraglich ist, ob der Schiffsmann überhaupt verpflichtet ist, den Dienst anzutreten oder fortzusetzen, wenn das Schiff nach seiner Ansicht seeuntüchtig ist. Richtig ist es, wenn Boyens S. 455 behauptet, dies sei nicht der Fall, wenn das Schiff nicht seetüchtig sei, wie auch dann, wenn der Proviant ungenügend oder verdorben sei (§ 58 Abs. 2 S.O.). Aber das Schiff kann nur dann als seeuntüchtig und der Proviant nur dann als ungenügend oder verdorben angesehen werden, wenn das Seemannsamt das Vorhandensein dieser Tatsachen konstatiert hat. Solange aber über die Beschwerde des § 58 S.O. durch das Seemannsamt keine Entscheidung getroffen ist, wird man mit Rücksicht auf § 34 S.O. die Weigerung des Schiffsmanns, die ihm für Schiff und Ladung übertragenen Arbeiten zu erfüllen, als Dienstpflichtverletzung anzusehen haben, mag dann auch späterhin die Beschwerde als gerechtfertigt sich herausstellen. Anderer Ansicht Abraham S. 33: Die nicht in einer gegen die Disziplin verstossenden Form ausgesprochene Weigerung, weitere Schiffsdienste zu leisten, bis die Seetüchtigkeit des Schiffes festgestellt sei, sei nicht als Ungehorsam zu erachten, sofern diese Feststellung mit Gründen und in gutem Glauben verlangt werde.

Es erübrigt nun nur noch, eine Definition des Begriffes der Seetüchtigkeit selber zu geben. In der Seemannsordnung findet sich eine solche nicht, jedoch ergibt sich aus § 58 S.O. jedenfalls, dass nach Qualität und Quantität genügende Verproviantierung des Schiffes nicht unter diesen Begriff fällt. Man wird also wohl oder übel auf die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches zurückgehen müssen: In § 513 H.G.B. ist bestimmt, dass der Kapitän dafür zu sorgen habe, dass das Schiff in seetüchtigem Stande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantiert sei. In § 514 H.G.B. ist hinzugefügt, dass er ausserdem für die Tüchtigkeit der Gerätschaften zum Laden und Löschen, sowie für die gehörige Stauung nach Seemanns-

brauch und schliesslich noch dafür zu sorgen habe, dass das Schiff nicht überladen sei und dass es mit dem nötigen Ballast und der erforderlichen Garnierung versehen werde. Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, dass man unter Seetüchtigkeit nicht alles das verstehen darf, was notwendig ist, damit das Schiff die Gefahren der hohen See bestehen könne, denn von diesem Standpunkte aus müsste man auch Bemannung, Verproviantierung, Ausrüstung etc. als unter den Begriff der Seetüchtigkeit fallend auffassen. Dieser Begriff ist also ein engerer als der des englischen Rechts, welches in section 459 der Merchant Shipping Act 1894 als unseaworthy dasjenige Schiff bezeichnet, which by reason of the defective condition of her hull, equipments, or machinery, or by reason of overloading or improper loading is unfit to proceed to sea without serious danger to human life, having regard to the nature of the service for which she is intended. In Uebereinstimmung mit dem englischen Rechte ist natürlich auch nach dem Handelsgesetzbuch die Seetüchtigkeit nicht ein absoluter, sondern ein relativer Begriff: es sind immer die besonderen Umstände in Betracht zu ziehen, insbesondere die Reiseroute und die Jahreszeit. Hievon ausgehend wird man mit Schaps S. 147 als Seetüchtigkeit eines Schiffes die Fähigkeit desselben, See zu halten und die gewöhnlichen Gefahren der Seeschiffahrt zu überstehen, ansehen müssen. Die weitergehende Definition von Lewis S. 246, Boyens S. 323 ff., Wagner S. 406 ff. wird man als unrichtig verwerfen dürfen, da zwar die Protokolle für ihre Ansicht sprechen, nicht aber das Gesetz selber in den §§ 513 und 514 H.G.B.

Einer eingehenden Betrachtung sind nunmehr die Vorschriften der Seemannsordnung über die Ansprüche des Schiffsmanns in Krankheits- und Verletzungsfällen zu unterziehen, die gegen früher wesentlich verändert sind, da seit dem Erlasse des alten Handelsgesetzbuches und der alten Seemannsordnung die Einrichtungen für Krankenpflege und Heilverfahren sich ungemein vervollkommnet haben und bei Erlass der neuen Seemannsordnung ausserdem die Gesetzgebung über Kranken- und Unfallversicherung nicht unberücksichtigt bleiben durfte (Motive S. 66).

Einleitend ist zu bemerken, dass der Bundesrat von der ihm in § 56 Abs. 2 S.O. gewährten Ermächtigung Gebrauch gemacht hat durch die Bekanntmachung betr. Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen vom 3. Juli 1905. Ferner ist gleich hier anzuführen, dass der Schiffsmann nicht der Krankenversicherungspflicht unterliegt (vergl. § 1 Ziff. III des Krankenversicherungsgesetzes vom 10. April 1892), und zwar deshalb nicht, weil durch die dem Rheder nach der Seemannsordnung obliegenden Verpflichtungen für die Seeleute in höherem Masse gesorgt ist. Wohl aber unterstehen die Schiffsleute der Unfallversicherung (vergl. Seeunfallversicherungsgesetz vom 5. Juli 1900) und der Invalidenversicherung (§ 1 des Invalidenversicherungsgesetzes vom 13. Juli 1899).

Die Anwendung der den Umfang der Fürsorgepflicht des Rheders in Erkrankungs- und Verletzungsfällen des Schiffsmanns regelnden §§ 59—63 S.O. kann nach § 134 S.O. durch Verordnung des Bundesrats für kleinere Fahrzeuge ganz oder teilweise ausgeschlossen werden.

Von dieser Befugnis hat der Bundesrat bis jetzt keinen Gebrauch gemacht: vergl. Bekanntmachung des Bundesrats betr. die Nichtanwendung von Bestimmungen der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge vom 16. Juni 1903.

Bevor nun auf die Regelfälle, in welchen die Fürsorgepflicht des Rheders in ihrem vollen Umfange Platz hat, des Näheren eingegangen wird, sollen der Uebersichtlichkeit halber zunächst diejenigen Fälle aufgezählt werden, in denen die §§ 59—61 S.O. keine Anwendung zu finden haben. Nach § 62 S.O. soll dies dann geschehen, wenn der Schiffsmann sich die Krankheit oder Verletzung durch eine strafbare Handlung zugezogen oder den Dienst ohne einen ihn nach § 74 S.O. dazu berechtigenden Grund verlassen hat: vergl. aber § 58 Abs. 2 S.O., der offenbar auch einen genügenden Grund im Sinne des § 74 S.O. enthält. Dagegen wird eine derartige Ausnahme nicht statuiert werden können, wenn der Schiffsmann im Auslande den Dienst verlassen hat, ohne dass vorher eine Entscheidung des Seemannsamtes in dieser Richtung ergangen war (§ 77 S.O.). Darüber, ob ein Ausnahmefall des § 62 S.O. vorliegt, entscheidet vorläufig das Seemannsamt. Unter einer strafbaren Handlung ist nun eine solche Handlung zu verstehen, welche entweder durch das Reichsstrafgesetzbuch oder durch ein anderes Strafgesetz des Reichs oder eines Bundesstaates mit Strafe bedroht ist. Insbesondere kommen hier auch die §§ 4 ff. des Reichsstrafgesetzbuchs über das internationale Strafrecht in Betracht: nur insoweit ist die Behauptung Loewe's S. 60, als strafbar im Sinne des § 62 S.O. werde im Auslande auch eine nach ausländischem Rechte mit Strafe bedrohte Handlung anzusehen sein, als richtig anzuerkennen. Brodmann S. 523 betrachtet als strafbar im Sinne des § 62 S.O. nur diejenigen Handlungen, welche Verfehlungen gegen die allgemeinen Strafgesetze bedeuten, nicht aber auch Verfehlungen gegen die Disziplin (z. B. § 96 S.O.). Zur Rechtfertigung dieser Auffassung lassen sich meines Erachtens durchaus keine Gründe anführen, vielmehr müssen bei der allgemeinen Fassung des Gesetzes auch Verfehlungen des Schiffsmanns gegen die §§ 93—127 S.O. als strafbare Handlungen im Sinne des § 62 S.O. angesehen werden.

Die Erkrankung oder Verletzung muss sich als Folge der strafbaren Handlung darstellen, muss also zu ihr im Kausalitätsverhältnis stehen. Man wird nicht verlangen dürfen, dass die Krankheit oder Verletzung unmittelbare Folge der strafbaren Handlung sein muss, eine derartige strenge Auffassung würde sich mit der allgemeinen Fassung des § 62 S.O. nicht decken.

Unter dem Verlassen des Dienstes im Sinne des § 62 S.O. ist zu verstehen die Verwirklichung der Absicht des Schiffsmanns, seinen Dienstverpflichtungen sich auf die Dauer zu entziehen. Mit Loewe S. 61 und Perels S. 33 ist dagegen zuzugeben, dass das blosse unerlaubte Verlassen des Schiffes den Tatbestand des § 62 S.O. nicht erfüllt (vergl. § 96 Ziff. 4 S.O.), andererseits braucht natürlich auch nicht immer Desertion vorzuliegen. Nicht notwendig ist natürlich auch, dass an das unberechtigte Verlassen des Dienstes eine Strafe geknüpft ist.

Der Sinn des § 62 S.O. kann nun zweifellos nicht der sein, dass der Kapitän den Schiffsmann, auf den die Bestimmungen der §§ 59

bis 61 S.O. keine Anwendung finden sollen, auf dem Schiffe ohne Verpflegung und Heilbehandlung lassen dürfe oder dass er ihn im Auslande ohne seine Zustimmung hilflos zurückzulassen berechtigt sei. Mit den Worten des § 62 S.O. soll vielmehr nur gesagt sein, dass die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung vom Schiffsmanne zu tragen seien und nicht vom Rheder, dass der Schiffsmann also dem Rheder für diese Kosten ersatzpflichtig sei.

Zu beachten ist nun noch, dass nach § 70 Ziff. 4 S.O. dem Kapitän das Recht eingeräumt ist, den Schiffsmann, der sich durch eine strafbare Handlung eine ihn arbeitsunfähig machende Krankheit oder Verletzung zuzieht, ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist zu entlassen.

Interessant dürfte es sein, im Anschluss hieran die Fälle zu betrachten, in denen die alte Seemannsordnung (vergl. § 50) die besondere Fürsorgepflicht des Rheders ausschloss. Diese Fälle waren Zuziehung der Krankheit oder „Verwundung“ durch eine „unerlaubte“ Handlung und Behaftung des Schiffsmanns mit einer syphilitischen Krankheit. Die neue Seemannsordnung ist also zu Gunsten des Schiffsmanns abgeändert worden, denn der Begriff der strafbaren Handlung ist ein engerer als der der unerlaubten Handlung; eine strafbare Handlung liegt nur dann vor, wenn die unerlaubte Handlung ausdrücklich noch mit Strafe bedroht ist. Ferner gewährt die neue Seemannsordnung dem Schiffsmanne die Rechte der §§ 59—61 S.O. ohne Rücksicht darauf, ob die Krankheit eine syphilitsche ist oder nicht. Der Grund dieser Abänderung ist der, dass unter der Herrschaft der alten Seemannsordnung der Schiffsmann oft verleitet wurde, seine syphilitische Erkrankung zu verheimlichen, da er ja sonst Gefahr lief, die Kosten seiner Verpflegung und Heilbehandlung selbst tragen zu müssen. Eine solche Verheimlichung brachte aber nicht nur für den Schiffsmann selbst, sondern auch für seine Kameraden die erheblichsten Gefahren mit sich. Nur in einem Falle wird auch nach der neuen Seemannsordnung der an Syphilis erkrankte Schiffsmann die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung dem Rheder zu ersetzen haben, nämlich dann, wenn er die syphilitische Krankheit durch eine strafbare Handlung sich zugezogen hat: vergl. R.St.G.B. §§ 172, 173, 176, 177, 179, 182. Auch insofern nähert sich die neue Seemannsordnung wieder der alten, als sie in § 70 Ziff. 5 bei geschlechtlicher Erkrankung eines Schiffsmanns, die geeignet ist, den übrigen an Bord befindlichen Personen Gefahr zu bringen, dem Kapitän das Recht gewährt, den Schiffsmann vor Ablauf der Dienstzeit zu entlassen. Die Rechte des Schiffsmanns bestimmen sich in diesem Falle nach § 71 Abs. 2 S.O., der anordnet, dass sie dieselben sein sollen, wie in den Fällen der §§ 59 bis 61. Aus § 61 S.O. aber ergibt sich, dass der Schiffsmann hier schlechter gestellt ist, da ja die Heuer im Falle der Entlassung sofort zu laufen aufhört.

Nach Besprechung der Ausnahmen des § 62 S.O. kann jetzt auf die normalerweise statthabende Fürsorgepflicht des Rheders selbst näher eingegangen werden. Der Grundsatz des durch das Gesetz betr. Abänderung der Seemannsordnung und des Handelsgesetzbuchs vom 12. Mai 1904 abgeänderten § 59 S.O. lautet:

„Falls der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes oder nach der Anmusterung erkrankt oder eine Verletzung erleidet, so trägt der Rheder die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung.“

Im Vergleich zur alten Seemannsordnung § 48 ist die Fürsorgepflicht des Rheders jetzt insofern erweitert worden, als sie nicht nur im Falle einer „Verwundung“, sondern in allen Fällen einer „Verletzung“ eintritt und als für die Entstehung der Verpflichtung des Rheders nicht immer der Zeitpunkt des Dienstantritts massgebend ist, sondern auch der Zeitpunkt der Anmusterung, falls nämlich diese dem Dienstantritte vorangeht. Der Schiffsmann darf also erst nach dem Dienstantritt resp. nach der diesem vorangehenden Anmusterung erkrankt oder verletzt worden sein, nicht aber schon nach Abschluss des Heuervertrags vor einem dieser beiden Zeitpunkte, was sich in vielen Fällen mit Sicherheit überhaupt nicht feststellen lassen wird. Aus der Fassung des § 59 Abs. 1 S.O. folgt, dass der Schiffsmann hiefür die Beweislast trägt. Nicht aber ist erforderlich, dass der Schiffsmann sich die Krankheit oder Verletzung durch den Dienst oder bei Ausübung des Dienstes zugezogen habe und ebensowenig ist es von Bedeutung, von § 62 S.O. abgesehen, ob ein Verschulden des Schiffsmanns vorliegt: anders § 617 B.G.B.

Zu den Kosten der Heilbehandlung rechnen nicht nur die Kosten der ärztlichen Behandlung, sondern auch die Kosten für Lieferung von Hilfsmitteln für die Krankenpflege: vergl. § 6 Ziff. 1 des Krankenversicherungsgesetzes vom 10. April 1892.

Die Verpflichtung des Rheders erstreckt sich auf die Zeit von 26 Wochen seit der Erkrankung oder Verletzung resp. nach Verlassen des Schiffes, wenn der Schiffsmann die Reise bereits angetreten hat. § 59 S.O. in der Fassung vom 2. Juni 1902 hatte in Abs. 4 Satz 3 bestimmt, dass, wenn eine Ueberführung aus einem Hafen ausserhalb des Reichsgebiets in eine Krankenanstalt eines deutschen Hafens stattfinde, die Verpflichtung des Rheders stets nur bis zum Ablaufe von drei Monaten seit der Aufnahme in die Krankenanstalt des deutschen Hafens sich erstrecke — eine Beschränkung, die durch das Gesetz vom 12. Mai 1904 beseitigt worden ist. Ferner erstreckte sich früher grundsätzlich die Verpflichtung des Rheders überhaupt nur auf die Zeit von 3 Monaten (= 13 Wochen) und nur dann auf die Zeit von 26 Wochen (= 6 Monate), wenn der Schiffsmann die Reise angetreten hatte und das Schiff in einem andern als einem deutschen Hafen verliess. Die Novelle dehnt also die Pflichten des Rheders ganz erheblich aus. — Bei Verletzung infolge eines Betriebsunfalls, d. h. infolge eines Unfalls, welcher im Schiffahrtsbetriebe oder während des Betriebes infolge von Elementarereignissen eingetreten ist, — nicht gehören also hieher diejenigen Fälle, in welchen der Schiffsmann während eines Landurlaubs oder pflichtwidrigen Verlassens des Schiffes einen Unfall erleidet — wird diese Frist auf 13 Wochen beschränkt, falls der Schiffsmann die Reise angetreten hat jedoch nur dann, wenn er das Schiff in einem deutschen Hafen verlässt oder wenn er aus einem ausserdeutschen Hafen in die Krankenanstalt eines deutschen Hafens überführt wird. § 59 S.O. in der Fassung vom 2. Juni 1902 hatte diese Bestimmung nicht enthalten, sondern nur in Abs. 2 bestimmt,

dass im Falle einer Verletzung die Verpflichtung des Rheders dem Verletzten gegenüber aufhöre, sobald und soweit die Berufsgenossenschaft die Fürsorge übernehme. Der Grund für diese beiden Bestimmungen war der, dass bei Verletzungen infolge eines Betriebsunfalls nach Beendigung der gesetzlichen Fürsorgepflicht des Rheders bezw. nach dem Ablauf der 13. Woche nach Eintritt des Unfalls die Unfallversicherung eintritt: vergl. § 9 des Seeunfallversicherungsgesetzes vom $\frac{30.\text{ Juni}}{5.\text{ Juli}}$ 1900. Dieses Gesetz tritt also auch dann in Wirksamkeit, wenn eine Fürsorgepflicht des Rheders nicht besteht (vergl. § 62 S.O.), jedoch hat der Schiffsmann dann erst vom Beginn der 14. Woche nach Eintritt des Unfalls ab Anspruch auf die Rechte aus § 9 dieses Gesetzes. Ist aber der Unfall vorsätzlich herbeigeführt worden, so ist dieser Anspruch ausgeschlossen. Ganz oder teilweise kann er abgelehnt werden, wenn der Verletzte den Unfall bei Begehung eines durch strafgerichtliches Urteil festgestellten Verbrechens oder vorsätzlichen Vergehens sich zugezogen hat: § 8 Abs. 2 S.U.V.G. (vergl. §§ 8 Abs. 6 und 18 Abs. 2 eod.). Sobald und soweit die Berufsgenossenschaft auf Grund der eben genannten Bestimmungen des Seeunfallversicherungsgesetzes die Fürsorge übernimmt, hört nach § 59 Abs. 2 Satz 2 S.O. die Verpflichtung des Rheders dem Verletzten gegenüber auf. Damit soll natürlich nicht gesagt sein, dass der Rheder so lange zur Fürsorge verpflichtet sei, bis die Berufsgenossenschaft dieselbe übernimmt, ohne Rücksicht darauf, ob die Fristen des § 59 Ziff. 1 und 2 S.O. überschritten sind oder nicht, der Sinn dieser Bestimmung ist vielmehr der, dass die Fürsorgepflicht des Rheders dem Verletzten gegenüber schon vor Ablauf der Fristen des Abs. 1 § 59 S.O. zu Ende gehen könne und dies soll der Fall sein, sobald und soweit die Berufsgenossenschaft die Fürsorge übernimmt, was sie wohl nur dann tun wird, wenn das Gesetz sie dazu verpflichtet. Es genügt aber nicht allein, dass die Berufsgenossenschaft zu dieser Fürsorge verpflichtet ist, es muss dazu noch die tatsächliche Uebernahme der Fürsorge kommen. Aber auch dann hört die Fürsorgepflicht des Rheders nur „dem Verletzten gegenüber“, nicht aber überhaupt auf, d. h. der Schiffsmann kann aus § 59 S.O. keine Ansprüche mehr gegen den Rheder geltend machen, sobald und soweit eine Uebernahme der Fürsorge durch die Berufsgenossenschaft stattgefunden hat. Uebernimmt diese aber die Fürsorge, bevor sie nach § 9 des Seeunfallversicherungsgesetzes dazu verpflichtet ist, so steht ihr gegen den Rheder ein Anspruch auf Ersatz der Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung bis zum Ende der gesetzlichen Fürsorgepflicht des Rheders zu. Weitergehende Ansprüche, als die Seemannsordnung und das Seeunfallversicherungsgesetz sie gewähren, sind gegen Rheder, Kapitän und sonstige Personen der Schiffsbesatzung nur dann gegeben, wenn durch strafgerichtliches Urteil festgestellt ist, dass sie den Unfall vorsätzlich herbeigeführt haben: § 133 S.U.V.G. Die Haftung dieser Personen ist also eine beschränktere, als sie nach den allgemeinen Gesetzesbestimmungen sein würde. Dagegen kann der verletzte Schiffsmann andere als die eben genannten Personen unbeschränkt in Anspruch nehmen, falls sie den Unfall verschuldet haben.

Ob der Rheder dem Schiffsmanne die Verpflegung und Heilbehandlung privatim oder in einer Krankenanstalt gewähren will, bleibt seinem Belieben überlassen: § 59 Abs. 3 S.O. im Anschluss an B.G.B. § 617 Abs. 1 Satz 2 (anders Krankenversicherungsgesetz vom 10. April 1892 § 7 und H.G.B. § 553 Abs. 3 bezüglich der Fürsorgepflicht des Rheders dem Kapitän gegenüber). Die Lage der Krankenanstalt ist insofern von Bedeutung, als die Verpflichtung des Rheders im Falle einer Verletzung des Schiffsmanns infolge eines Betriebsunfalls nur dann auf 13 Wochen sich erstreckt, wenn die Verpflegung und Heilbehandlung in der Krankenanstalt eines deutschen Hafens gewährt wird. — Der ausserhalb des Reichsgebietes wegen Krankheit oder Verletzung zurückgelassene Schiffsmann „kann" mit seiner Einwilligung und der des behandelnden Arztes oder des Seemannsamtes nach einem deutschen Hafen in eine Krankenanstalt überführt werden. Ein Recht hierauf steht ihm also nicht zu. Zuständig ist wohl dasjenige Seemannsamt, in dessen Bezirk der Schiffsmann sich zur Zeit aufhält. Ist der Schiffsmann ausser Stande, die Zustimmung zu erteilen oder verweigert er sie ohne berechtigten Grund, so kann sie nach Anhörung eines Arztes durch das Seemannsamt ersetzt werden. Das Gesetz sagt „nach Anhörung eines Arztes". Damit kann nur der behandelnde Arzt gemeint sein, denn sonst wäre ja das Seemannsamt grundsätzlich verpflichtet, ausser dem behandelnden Arzt noch einen andern herbeizuziehen. Eine Ersetzung der Einwilligung des Schiffsmanns ist aber, wie gesagt, nur dann zulässig, wenn dieser seine Einwilligung nicht geben kann oder wenn er sie ohne berechtigten Grund verweigert. Die Entscheidung darüber, ob der Grund ein berechtigter ist oder nicht, steht dem Seemannsamte zu, das an das Gutachten des zuzuziehenden Arztes nicht gebunden ist. Ist die Anhörung eines Arztes nicht möglich, so kann eine Ueberführung des Schiffsmanns, der seine Zustimmung verweigert oder nicht erteilen kann, nicht stattfinden. — Die allgemeine Kontroverse darüber, ob ein Dienstverpflichteter der ihm für den Fall seiner Erkrankung zustehenden Ansprüche verlustig geht, wenn er die Heilung schuldhaft vereitelt oder verzögert, indem er z. B. sich weigert, sich einer Operation zu unterziehen, die seine Erwerbsunfähigkeit entweder ganz oder doch teilweise beseitigen würde, ist in der Seemannsordnung — natürlich nur für den Geltungsbereich dieses Gesetzes — entschieden worden: Der Schiffsmann, welcher sich der Heilbehandlung ohne berechtigten Grund entzieht und hiedurch nach ärztlichem Gutachten die Heilung vereitelt oder wesentlich erschwert hat, verliert den Anspruch auf kostenfreie Verpflegung und Heilbehandlung, nicht aber den Anspruch auf Verpflegung und Heilbehandlung überhaupt, d. h. der Rheder ist nach wie vor verpflichtet, für Verpflegung und Heilbehandlung besorgt zu sein, nur ist der Schiffsmann schuldig, ihm die dafür verauslagten Kosten zu ersetzen. Dies gilt sowohl für den auf dem Schiffe befindlichen Schiffsmann als für denjenigen, der am Lande zurückgeblieben ist: Anderer Ansicht Loewe S. 58. Voraussetzung dieses Verlustes ist einmal, dass der Schiffsmann ohne berechtigten Grund der Heilbehandlung sich entzieht. Diesem Umstande muss es ferner zuzuschreiben sein, dass die Heilung vereitelt oder wesentlich erschwert wurde. Darüber, ob dieses der

Fall ist, entscheidet das ärztliche Gutachten, welches der beweispflichtige Rheder beizubringen hat. Sind diese beiden Voraussetzungen vorhanden, so ist der Zeitpunkt zu bestimmen, von welchem ab die Heilung vereitelt oder wesentlich erschwert worden ist. Im Streitfalle entscheidet hierüber das Seemannsamt, wie auch über die Dauer des Verlustes, denn der Schiffsmann soll nur diejenigen Kosten tragen, welche durch sein Verhalten verursacht worden sind, nicht aber ist der Sinn der Bestimmung des § 59 Abs. 5 S.O. der, dass der Rheder seiner Fürsorgepflicht überhaupt enthoben werden solle. Unrichtig behauptet Loewe S. 58, der Verlust des Anspruchs könne nur für diejenige Zeit ausgesprochen werden, innerhalb deren der Schiffsmann sich der Heilbehandlung entzogen habe. Dies wäre eine Unbilligkeit dem Rheder gegenüber, denn infolge der Entziehung für die Dauer von einigen Tagen kann es möglich sein, dass die Heilung des Schiffsmanns um Monate sich verzögert. Vielmehr sind die Kosten der Heilbehandlung und Verpflegung insoweit vom Schiffsmanne zu ersetzen, als er durch sein Verhalten die Heilung verzögert und dadurch grössere Kosten verursacht hat.

Der Kapitän braucht dem erkrankten oder verletzten Schiffsmanne die diesem gebührende Verpflegung und Heilbehandlung nicht notwendig an Bord des Schiffes zu gewähren. Tut er dies aber, so ist er verpflichtet, ihn bis in den Hafen der Ausreise (§ 14 S.O.) mitzunehmen (vergl. aber § 60 S.O.). Anstatt dessen kann er den Schiffsmann auch zurücklassen, hat in diesem Falle aber für freie Zurückbeförderung (§§ 78 und 79 S.O.) desselben besorgt zu sein. (Während der Rückbeförderung ist der Schiffsmann gegen Unfall versichert nach § 4 S.U.V.G. Dies gilt für den deutschen Schiffsmann allgemein ohne Rücksicht darauf, ob das Dienstverhältnis beendet ist oder nicht.) Will der Kapitän das nicht, so steht es ihm frei, dem Schiffsmanne eine entsprechende, im Streitfalle vom Seemannsamte vorläufig festzusetzende Vergütung zu bezahlen. Das Wahlrecht steht also dem Kapitän als dem Stellvertreter des Rheders zu, nicht aber dem Schiffsmanne.

Der in einem deutschen Hafen angeheuerte, nicht notwendig auch angemusterte, Schiffsmann kann gemäss § 60 S.O., wenn der Hafen der Ausreise ausserhalb des Reichsgebietes, also z. B. in den deutschen Schutzgebieten (§ 6 S.O.) liegt, in den Fällen der §§ 59 Abs. 6, 66 Abs. 3, 69, 71, 72, 79 S.O. die Rückbeförderung nach dem Heuerungshafen verlangen, natürlich nur soweit nach den citierten Paragraphen überhaupt ein Anspruch auf Rückbeförderung gegeben ist, was im Falle des § 71 Abs. 1 S.O. nicht der Fall ist. Dieses Recht ist dadurch bedingt, dass der Kapitän nicht von dem ihm in diesen Paragraphen gewährten Wahlrechte Gebrauch macht. Grund für diese Regelung ist, dass die unbedingte Durchführung des Grundsatzes, als Rückbeförderungshafen habe immer der Hafen der Ausreise in Betracht zu kommen, den praktischen Bedürfnissen nicht in allen Fällen entsprechen würde, namentlich dann nicht, wenn Schiffsleute unterwegs oder in der Heimat für ein Schiff angemustert werden, das sich in einem ausländischen Hafen zur Ausreise bereit macht. Insbesondere soll mit dieser Bestimmung dem sehr häufig vorkommenden Falle

Rechnung getragen werden, dass deutsche Mannschaften einem deutschen Schiffe, das sich in einem ausländischen, z. B. englischen Hafen zur Ausreise vorbereitet, aus der Heimat nachgesandt werden (vergl. Motive S. 68).

Abgesehen von der zwingenden Vorschrift des § 60 Abs. 1 Satz 1 S.O. kann vereinbart werden, dass für die dem Schiffsmanne in den Fällen der §§ 59 Abs. 6, 66 Abs. 3, 69, 71, 72 und 79 S.O. zustehenden Rückbeförderungsansprüche, die an sich nicht durch Vertrag ausgeschlossen werden können, an Stelle des Hafens der Ausreise ein anderer Hafen, insbesondere der Heuerungs- oder Anmusterungshafen treten soll. In Abs. 2 des § 60 S.O. ist noch für diejenigen Fälle eine Regelung vorgesehen, in denen weder die gesetzlichen Bestimmungen noch die vertragsmässigen Abreden bezüglich des Rückbeförderungshafens zu einem befriedigenden Ergebnis für den Schiffsmann führen. Diese Bestimmung wird praktisch, wenn es der Rheder oder sein Vertreter unterlässt, dem Anspruche des Schiffsmanns auf freie Rückbeförderung innerhalb der vom Seemannsamte gestellten Frist zu genügen, oder wenn sich der Rheder oder sein Vertreter infolge Abwesenheit nicht in der Lage befinden, entsprechende Vorkehrungen zu treffen — ein Fall, der besonders beim Verluste des Schiffes vorkommen kann. Hier kann das Seemannsamt auf Antrag des Schiffsmanns anordnen, dass an die Stelle des gesetzlich oder vertragsmässig bestimmten Rückbeförderungshafens ein anderer, vom Seemannsamte zu bezeichnender Hafen tritt. (Genau genommen kann man hier von einem Rückbeförderungsanspruch kaum noch reden.) Voraussetzung dieser Anordnung ist, dass dem Rheder keine grösseren Kosten erwachsen. Aber auch beim Vorhandensein dieser Voraussetzung ist es durchaus in das Ermessen des Seemannsamtes gestellt, ob es von der ihm in § 60 Abs. 2 S.O. gewährten Ermächtigung Gebrauch machen will, eine Verpflichtung des Seemannsamtes, eine derartige Entscheidung zu treffen, wie sie Brodmann S. 522 anzunehmen scheint, besteht nicht.

An Stelle des die Ansprüche eines in einem dauernden Dienstverhältnis stehenden erkrankten Dienstverpflichteten regelnden § 617 B.G.B. bestimmt § 61 S.O., dass der erkrankte oder verletzte Schiffsmann, von den Fällen der §§ 62 und 70 S.O. abgesehen, bis zur Einstellung des Dienstes Anspruch auf Heuer hat resp. bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verlässt, wenn er die Reise bereits angetreten hat. In § 44 S.O. findet sich nun aber die Bestimmung, dass dem Schiffsmanne der Anspruch auf die Heuer schon von dem Zeitpunkte der Anmusterung an zusteht, selbst wenn der Dienstantritt erst später erfolgt. Dieser Fall ist in § 61 S.O. nicht ausdrücklich geregelt. Einer analogen Ausdehnung dieser Bestimmung dürfte indessen nichts im Wege stehen und man wird also behaupten dürfen, dass in diesem Falle dem Schiffsmanne die Heuer gebührt bis zum Eintritte einer Erkrankung oder Verletzung, welche ihn dienstunfähig gemacht hätte, wenn der Dienstantritt bereits erfolgt wäre. Nach diesen Ausführungen ist es selbstredend, dass der Schiffsmann für die Dauer seines Aufenthalts in einer Krankenanstalt keine Heuer beanspruchen kann. Nach der alten Seemannsordnung § 49 war dies insofern anders, als der Schiffsmann die Heuer für die Zeit seines Aufenthalts

in einer Krankenanstalt dann erhielt, wenn er die Reise angetreten hatte und mit dem Schiffe zurückkehrte; er bezog dann die Heuer bis zur Beendigung der Rückreise. Unter der Herrschaft der alten Seemannsordnung mag dieser Fall öfters vorgekommen sein, zumal da damals die Segelschiffahrt noch blühte und ein Aufenthalt von 8 bis 14 Tagen in einem Hafen für ein Segelschiff keine Seltenheit war.

Eine Ausnahme von dem Grundsatze des § 61 Abs. 2 Satz 1 S.O. statuiert das Gesetz übrigens gleich in dem darauf folgenden Satze, indem es entsprechend dem § 7 Abs. 2 des Krankenversicherungsgesetzes, aber entgegen der alten Seemannsordnung, dem Schiffsmanne auch in diesem Falle wenigstens ein Viertel der ihm zustehenden, eventuell nach § 80 zu berechnenden Heuer zuspricht, wenn er den Unterhalt seiner Angehörigen bisher ganz oder überwiegend aus seinem „Arbeitsverdienste als Schiffsmann" bestritten hat. Die Auszahlung dieser Heuer kann unmittelbar an die Angehörigen des Schiffsmanns geschehen, es steht demselben also kein Recht darauf zu, dass die Auszahlung an ihn persönlich erfolge. Ein überwiegendes Bestreiten des Unterhalts ist dann anzunehmen, wenn die Angehörigen des Schiffsmanns von diesem mehr als den halben Betrag ihrer Unterhaltskosten erhalten und zur Bestreitung derselben verwendet haben und ausserdem dieser Betrag dem Arbeitsverdienste des Schiffsmanns entnommen ist. Dass diese Bestimmung zu unbilligen Ergebnissen führen kann, unterliegt keinem Zweifel (vergl. Loewe S. 60). Nicht verlangt wird dagegen, dass der Schiffsmann zum Unterhalt seiner Angehörigen (vgl. oben S. 51) verpflichtet gewesen sei. Die Bestimmung, dass die Bestreitung des Unterhalts der Angehörigen des Schiffsmanns aus seinem „Arbeitsverdienste als Schiffsmann" zu erfolgen habe, ist erst durch die Novelle vom 12. Mai 1904 in das Gesetz hineingekommen. In ihrer ursprünglichen Fassung hatte die Seemannsordnung anstatt dessen diese Bestreitung aus seinem „Heuerverdienste als Schiffsmann" verlangt. Die praktische Bedeutung dieser Aenderung ergibt sich aus § 81 S.O. Für Schiffsleute, die zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen angenommen sind, tritt in diesem Falle, sofern es für den Schiffsmann günstiger ist, an Stelle der vertragsmässigen Monatsheuer der gemäss § 10 des S.U.V.G. vom Reichskanzler festgesetzte Durchschnittsbetrag des Monatslohns ohne Hinzurechnung des Werts der gewährten Beköstigung. Auch diese Vorschrift ist erst durch die eben erwähnte Novelle dem Abs. 2 des § 61 S.O. hinzugefügt worden; auch sie bedeutet eine Aenderung zu Gunsten des Schiffsmanns. Die Novelle will diese Bestimmung nur angewendet wissen auf diejenigen Schiffsleute, welche zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen „angenommen" sind. Der Sinn des Gesetzes ist wohl der, dass diese Klasse von Schiffsleuten auch dauernd zu dieser Beschäftigung „verwendet" wird, denn die ratio legis geht dahin, das Aufwärterpersonal, das gewöhnlich nur einen ganz geringen Heuerlohn bekommt und auf Trinkgelder angewiesen ist, zu schützen. Wird aber ein Schiffsmann nicht mehr zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen verwendet, so wird er sich dies nur gegen eine Erhöhung seiner Heuer gefallen lassen.

Ist der Schiffsmann bei der Verteidigung des Schiffes zu Schaden

gekommen, hat er also infolge seiner Mitwirkung bei der Verteidigung eine Verwundung oder Verletzung erlitten oder sich dadurch eine Krankheit zugezogen, so hat er ausser den bereits erwähnten Ansprüchen auch noch das Recht auf eine angemessene, im Streitfalle vom Seemannsamte vorläufig festzusetzende Belohnung (vergl. dagegen § 64 Abs. 4 S.O.). Für die Bemessung dieser Belohnung gibt das Gesetz keinen Anhalt. In den Protokollen (IV S. 2014) zum alten Handelsgesetzbuch, aus welchem diese Bestimmung in die alte Seemannsordnung übergegangen und unverändert auch in die neue Seemannsordnung aufgenommen worden ist, ist die Ansicht ausgesprochen, mit dieser Belohnung sei nicht volle Schadloshaltung für alle aus der „Verwundung" (soll heissen „Beschädigung") dem Schiffsmanne resp. seinen Angehörigen erwachsenden Nachteile beabsichtigt, sondern nur eine angemessene, ein für allemal zu leistende Belohnung, die der ersten Not zu steuern geeignet sei. Ganz richtig dürfte meines Erachtens diese Ansicht nicht sein, vielmehr wird man bei der Bemessung der Belohnung gerade die aus der Beschädigung dem Schiffsmanne oder seinen Angehörigen erwachsenden Nachteile berücksichtigen müssen, wenn auch ohne weiteres zuzugeben ist, dass damit eine volle Schadloshaltung nicht bezweckt werden soll.

Zum Schlusse dieser Ausführungen über die Fürsorgepflicht des Rheders für den erkrankten oder verletzten Schiffsmann ist noch kurz zu sprechen von der Fürsorgepflicht des Kapitäns für die Sachen und das Heuerguthaben eines solchen Schiffsmanns. Der Kapitän, welcher diese ihm durch § 63 S.O. auferlegte, der alten Seemannsordnung dagegen nicht bekannte Verpflichtung verabsäumt, macht sich nach § 114 Ziff. 10 S.O. strafbar. Natürlich kann von einer solchen Verpflichtung nur dann die Rede sein, wenn der Schiffsmann wegen seiner Krankheit oder Verletzung am Lande zurückgelassen wird, sie ist dagegen ausgeschlossen, wenn der erkrankte oder verletzte Schiffsmann desertiert (vergl. § 94 S.O.). Ob der Schiffsmann am Lande zurückzulassen ist, wird der behandelnde Arzt resp. ein anderer, am Zurücklassungsorte anwesender Arzt zu entscheiden haben und falls ein solcher nicht da ist, der Kapitän. Die Genehmigung des Seemannsamtes wird nur dann eingeholt werden müssen, wenn die Zurücklassung in einem Hafen ausserhalb des Reichsgebietes erfolgen soll: vergl. § 83 S.O. In erster Linie hat nun der Kapitän mit den Sachen und dem Heuerguthaben des Schiffsmanns so zu verfahren, wie dieser es bestimmt; erst dann, wenn dieser keine Bestimmung trifft oder treffen kann, greifen die Vorschriften des § 63 S.O. ein, dies aber auch in denjenigen Fällen, in welchen der Schiffsmann die Krankheit oder Verletzung durch eine strafbare Handlung sich zugezogen oder in welchen er den Dienst ohne einen ihm nach § 74 S.O. dazu berechtigenden Grund verlassen hat. — Im übrigen kann, da die Bestimmungen des § 63 S.O. keinen Anlass zur Kritik bieten und auch nicht sehr bedeutungsvoll sind, auf den Text des Gesetzes verwiesen werden. Zu vergleichen wäre noch die Bekanntmachung betr. die Vereinbarung mit Frankreich wegen Auslieferung von Heuerguthaben und Effekten deutscher auf französischen Schiffen und französischer auf deutschen Schiffen angemusterter Seeleute vom 10. April 1885.

Schliesslich sind noch die Rechte der Erben des Schiffsmanns zu betrachten, wenn dieser während der Dauer seines Heuerverhältnisses stirbt. Mit dem Tode des Schiffsmanns endet natürlich auch der von ihm mit dem Rheder abgeschlossene Dienstvertrag. Nach § 64 S.O. hat nun der Rheder, wenn der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes stirbt, die bis zum Todestage verdiente Heuer zu zahlen. Auch hier müssen die Worte „nach Antritt des Dienstes“ analog ausgedehnt werden auf den Fall der sog. Anmusterung auf Ordre: § 44 S.O. Die Anwendung des § 64 Abs. 1 S.O. hat zur Voraussetzung, dass der Todestag des Schiffsmanns bekannt ist. Dies wird aber dann nicht der Fall sein, wenn dieser auf einem nach den §§ 862, 863 H.G.B. als verschollen anzusehenden Schiffe sich befunden hat. Gemäss § 53 S.O. (s. oben S. 49) gilt hier als Todestag der 16. Tag nach dem Tage, bis zu welchem die letzte Nachricht über das Schiff reicht, denn das Dienstverhältnis gilt einen halben Monat nach letzterem Tage für beendet und die Heuer ist nur „bis“ zum Todestage zu bezahlen. Als Todestag des Schiffsmanns gilt indessen der so zu berechnende Tag nur insoweit, als das Dienstverhältnis mit dem Rheder in Betracht kommt, im übrigen gelten für die Berechnung des Todestages die Vorschriften der §§ 16 und 18 B.G.B.

Neu ist die Bestimmung, dass der Rheder die Bestattungskosten nur dann (ungenau sagt Loewe S. 62: auch dann) zu tragen hat, wenn der Tod innerhalb der nach § 59 S.O. sich bestimmenden Zeit der Fürsorgepflicht des Rheders erfolgt: Die alte Seemannsordnung hatte diese Kosten dem Rheder ohne alle Einschränkung auferlegt. Dies bedeutet eine Abweichung von den allgemeinen Grundsätzen, denn nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche (vergl. § 1968) hat der Erbe die Kosten der standesgemässen Beerdigung zu tragen, die ihm nur im Falle der Tötung von demjenigen, der für diese verantwortlich ist, zu ersetzen sind: § 844 B.G.B. Ist der Rheder zur Tragung der Bestattungskosten nicht verpflichtet, so greift S.U.V.G. §§ 21 und 133 ein. Ersatz für die von ihm verauslagten Bestattungskosten kann der Rheder nur im Falle des § 844 B.G.B. verlangen.

Muss der Kapitän resp. sein Stellvertreter nach Lage der Umstände zu dem Schlusse kommen, dass das Schiff innerhalb 24 Stunden nach Eintritt des Todes des Schiffsmanns einen Hafen erreichen wird, so ist die Leiche, falls keine gesundheitlichen Bedenken entgegenstehen, mitzunehmen und für deren Bestattung am Lande Sorge zu tragen. Andernfalls hat diese auf See nach den Seegebräuchen zu erfolgen. Der Kapitän, der diesen Vorschriften des § 64 Abs. 2 und 3 S.O. zuwiderhandelt, macht sich nach § 114 Ziff. 11 S.O. strafbar.

Wird der Schiffsmann bei Verteidigung des Schiffes getötet, so hat der Rheder eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung zu entrichten. Dieser Anspruch kann von den Erben des Schiffsmanns geltend gemacht werden, aber anders als in § 61 Abs. 3 S.O. kann hier eine vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes nicht herbeigeführt werden, da es sich nach Ansicht des Gesetzgebers nur im Falle des § 61 Abs. 3 S.O. um einen im Interesse des Schiffsmanns die sofortige Feststellung heischenden Anspruch handelt.

Von der Befugnis, die Anwendung des § 64 S.O. auf kleinere Fahrzeuge ganz oder teilweise auszuschliessen, ist in der Bekanntmachung betr. die Nichtanwendung von Vorschriften der Seemannsordnung auf kleinere Fahrzeuge vom 16. Juni 1903 kein Gebrauch gemacht worden.

Nicht hieher gehört die in das Gebiet der freiwilligen Gerichtsbarkeit fallende Vorschrift des § 65 Abs. 1 S.O. Dagegen ist hier noch zu erwähnen, dass nach § 65 Abs. 2 S.O. der Kapitän bei Vermeidung von Strafe (§ 114 Ziff. 10 S.O.) verpflichtet ist, soweit der Nachlass eines verstorbenen Schiffsmanns sich an Bord befindet, für die unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen vorzunehmende Aufzeichnung und sorgfältige Aufbewahrung, sowie erforderlichenfalls für den Verkauf des Nachlasses im Wege der Versteigerung Sorge zu tragen. Der Nachlassverkauf hat also immer im Wege der Versteigerung stattzufinden, die aber keine öffentliche zu sein braucht, vielmehr auch unter der Schiffsmannschaft vorgenommen werden kann. Die Bestimmungen des Abs. 3 § 65 S.O. interessieren hier weiter nicht, es mag ein Hinweis auf den Text des Gesetzes genügen. Der Kapitän, der den ihm durch § 65 Abs. 2 und 3 S.O. auferlegten Verpflichtungen nicht nachkommt, macht sich aber nicht nur strafrechtlich, sondern auch civilrechtlich haftbar (vergl. Protokolle zur alten Seemannsordnung S. 2025). Von der in § 134 S.O. dem Bundesrat gewährten Befugnis, die Anwendung des § 65 Abs. 2 und 3 S.O. auf kleinere Fahrzeuge ganz oder teilweise auszuschliessen, hat dieser in der oben erwähnten Bekanntmachung vom 16. Juni 1903 keinen Gebrauch gemacht.

Damit sind, streng genommen, die Vorschriften über die Rechte des Schiffsmanns erschöpfend besprochen worden; im Anschluss hieran mag es aber nicht unpassend sein, über die Haftung des Rheders für die Forderungen der Schiffsmannschaft aus ihren Heuerverträgen mit dem Rheder und über die Verjährung dieser Forderungen einige Worte anzufügen:

Für die Forderungen der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen, also auch für die Forderungen der Schiffsmannschaft aus den Dienst- und Heuerverträgen haftet der Rheder nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern auch persönlich: § 487 H.G.B Es gehören hieher die Forderungen auf Heuerlohn, Ueberstundenlohn, Gewinnanteil (anderer Ansicht Wagner S. 183), Berge- oder Hilfslohn, aus Unterhalts- und Zurückbeförderungsansprüchen, auf die Belohnungen der §§ 61 Abs. 3 und 64 Abs. 4 S.O. u. a. m. Diese Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers mit gesetzlichem Pfandrecht am Schiff, dessen Zubehör und an der Bruttofracht nach Massgabe der §§ 754 Ziff. 3, 755—758, 760—765, 767—769, 770 -776 H.G.B. Verfolgt der Schiffsmann dieses sein Pfandrecht, was durch Klage erkennbar zu machen ist, so kann er sowohl den Rheder wie den Kapitän belangen, und zwar den letzteren auch dann, wenn das Schiff im Heimatshafen liegt. Das gegen den Kapitän ergangene Urteil ist in Ansehung des Pfandrechts gegen den Rheder wirksam: § 761 Abs. 2 H.G.B.

Sind mehrere Mitrheder da, so haften sie gemäss § 507 H.G.B.

im Gegensatze zu den Grundsätzen des Bürgerlichen Gesetzbuchs nur nach dem Verhältnis der Grösse ihrer Schiffsparten, nicht aber als Gesamtschuldner (vergl. auch Seuffert's Archiv Bd. 47, S. 441).

Folgen mehrere Rheder aufeinander, ohne dass der Heuervertrag aufgelöst wird, so haftet nach der Ansicht Wagner's S. 259 derjenige, welcher zur Zeit des Abschlusses des Heuervertrags Rheder war, unbeschränkt für alle Ansprüche aus demselben, derjenige, welcher das Schiff oder eine Part später erwirbt, daneben solidarisch für alle Ansprüche aus dem Vertrage, welche seit dem Zeitpunkte seines Eigentumserwerbs begründet sind. Schaps S. 91 andererseits glaubt, soweit nicht etwa eine Schuldübernahme seitens des Erwerbers erfolgt sei, richte sich die Forderung ausschliesslich gegen den Veräusserer. Geht man von der zweifellos richtigen Auffassung aus, dass der Schiffsmann durch den Eintritt eines neuen Rheders in den Heuervertrag keine Nachteile erleiden darf, so kommt man zu dem Schlusse, dass jeder Rheder für die während der Dauer des Heuervertrags begründeten Forderungen unbeschränkt haftet, wenn sie zu der Zeit entstanden sind, als er in diesem Heuerverhältnisse stand, und dass jeder Rheder auch für diejenigen Forderungen einzustehen hat, welche zwar nach seinem Ausscheiden aus dem Heuervertrag, aber noch während der Dauer desselben entstanden sind. Einer näheren Begründung bedarf natürlich nur der zweite Punkt: Der Eintritt eines neuen Rheders in den bereits bestehenden Heuervertrag ist ohne Zustimmung des Schiffsmanns zulässig, denn nach § 74 Abs. 2 S.O. gibt der Wechsel des Rheders dem Schiffsmanne kein Recht, seine Entlassung zu fordern. Könnte sich nun ein Rheder durch Veräusserung des Schiffes von allen weiteren Ansprüchen des Schiffsmanns aus dem fortbestehenden Vertrage befreien, so würde ihm das Gesetz damit zum Schaden des Schiffsmanns den allgemeinen Rechtsgrundsätzen widersprechende Vorteile gewähren. Eine derartige Ausnahmebestimmung findet sich jedoch nirgends. Dagegen kann eine persönliche Haftung des Rheders für die vor der Zeit seines Eintritts in den Vertrag begründeten Forderungen, wie Schaps richtig behauptet, nur dann vorliegen, wenn er nach den Regeln des Bürgerlichen Gesetzbuchs (§§ 414 ff.) diese Schuld übernommen hat, die dingliche Haftung allerdings ist auch in diesem Falle ohne weiteres begründet. Der Kapitän andererseits haftet für die Forderungen aus dem Heuervertrage nur, wenn er eine Gewährleistung dafür übernommen oder bei Abschluss des Vertrags seine Befugnisse überschritten hat (§ 533 Abs. 2 H.G.B.), ferner, wenn er nicht die Sorgfalt eines ordentlichen Kapitäns angewendet hatte, für allen durch sein Verschulden entstandenen Schaden, selbst wenn er auf Anweisung des Rheders gehandelt hatte (§§ 511, 512 H.G.B.). Die Haftung des Kapitäns schliesst aber die des Rheders nicht aus, vielmehr haften beide nebeneinander nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

Was nun noch die Verjährung der Ansprüche des Schiffsmanns aus dem Heuervertrage anbelangt, so sind hierüber zu vergleichen die §§ 901, 902, 903 Ziff. 1 H.G.B. Nach v. Hippel S. 60 sollen diese Ansprüche gemäss § 196 Ziff. 8 B.G.B. in zwei Jahren vom Augenblicke ihres Entstehens, d. h. von der Fälligkeit der Forderung an, verjähren. Dies ist unrichtig, denn die Rechte des Schiffsmanns in

seiner Eigenschaft als Schiffsgläubiger verjähren nach § 901 H.G.B. in einem Jahre, es sei denn, dass die Entlassung des Schiffsmanns jenseits des Vorgebirges der guten Hoffnung oder des Kap Horn erfolgt ist, denn dann soll die Forderung erst in zwei Jahren verjähren. Diese Verjährung gilt gemäss § 902 H.G.B. zugleich auch für die persönlichen Ansprüche gegen den Rheder oder eine Person der Schiffsbesatzung, insbesondere also den Kapitän. Damit soll aber nur gesagt sein, dass mit der Verjährung des dinglichen Anspruchs auch der persönliche Anspruch als verjährt zu betrachten ist; solange aber ersteres nicht der Fall ist, bleiben nach R.-Ger., Band 36 S. 119 die für den persönlichen Anspruch bestehenden Verjährungsfristen des bürgerlichen Rechts massgebend. Ueber den Beginn der Verjährung vergl. § 903 H.G.B.

§ 6.

Beendigung des Heuervertrags.

Sein Verhältnis zur Abmusterung.

Der Heuervertrag endet ipso jure mit dem Ablaufe der Zeit, für welche er eingegangen ist. Bis zu diesem Zeitpunkte ist, von den Fällen der §§ 69, 74 und 58 Abs. 3 S.O. abgesehen, der Schiffsmann verpflichtet, im Dienste zu verbleiben, falls keine anderweitige Vereinbarung getroffen ist, sei es nun beim Abschlusse des Heuervertrags selbst, sei es bei der Anmusterung oder erst nach bereits erfolgtem Dienstantritt: § 67 Abs. 1 S.O. Die alte Seemannsordnung dagegen hatte die Regelung der Heuerung auf Zeit vollständig der freien Vereinbarung überlassen und nur in § 62 Ziff. 1 diese Heuerungsart kurz erwähnt. Bei den eigenartigen Verhältnissen der Seeschiffahrt ist es nun aber möglich, dass das Schiff zu der für die Beendigung des Dienstverhältnisses nach § 67 Abs. 1 S.O. massgebenden Zeit auf hoher See sich befindet. In diesem Falle wäre natürlich eine Aufhebung des Dienstverhältnisses für beide Vertragsparteien unter Umständen mit schweren Nachteilen verbunden. Es wäre insbesondere unbillig, wenn der Schiffsmann seine Entlassung beanspruchen dürfte, bevor nicht ein Ersatz beschafft werden kann. Im Anschlnss an die nordischen Seegesetze bestimmt deshalb § 67 Abs. 2 S.O., dass beim Ablauf der Dienstzeit während einer Reise der Schiffsmann seine Entlassung erst im „nächsten" Hafen, welchen das Schiff zum Löschen oder Laden anläuft, verlangen kann. Der Heuervertrag dauert also kraft Gesetzes bis zu diesem Zeitpunkte fort. Endet das Dienstverhältnis während des Aufenthalts in einem Hafen, welchen das Schiff zum Löschen oder Laden angelaufen hat, so wird man trotz des entgegenstehenden Wortlauts des § 67 Abs. 2 S.O. der ratio legis entsprechend sagen dürfen, dass der Schiffsmann schon in diesem Hafen seine Entlassung vom Kapitän fordern kann resp. dass er schon hier den Dienst verlassen darf (vergl. § 77 S.O.). Die ratio legis ist nämlich die, dem Schiffsmanne das Verlassen des Dienstes grundsätzlich nur dann zu gestatten, wenn der Kapitän die Möglichkeit hat, an seiner Stelle einen Ersatzmann anzuheuern. Diese Möglichkeit wird dem Kapitän ohne grossen Zeitverlust in den weitaus meisten Fällen in einem Hafen, welchen er zum Löschen oder Laden anläuft und in dem er sich aus diesem Grunde einige Zeit aufhalten muss, geboten sein, nicht aber dann, wenn er etwa nur zur Empfangnahme von Ordre oder zum Ein- und Ausschiffen von Passagieren zum Anlaufen eines Hafens gezwungen ist.

Die Seemannsordnung überlässt es übrigens den Vertragsparteien, durch freie Vereinbarung die Vorschrift des § 67 Abs. 2 Satz 1 S.O. ausser Kraft zu setzen, der Heuervertrag darf also die Klausel enthalten, dass der Schiffsmann im ersten Hafen, welchen das Schiff nach dem Ablaufe seiner Dienstzeit anläuft, seine Entlassung begehren kann, ja noch mehr: es kann sogar bindend vereinbart werden, dass der Schiffsmann auch im Falle einer Beendigung des Dienstverhältnisses auf hoher See zu weiteren Schiffsdiensten nicht mehr verpflichtet sein solle! Abgesehen hievon muss der Kapitän, sobald das Schiff in den nach Gesetz oder Vereinbarung massgebenden Hafen eingelaufen ist, in die Entlassung des Schiffsmanns einwilligen. Er kann also nicht verlangen, dass dieser noch solange im Dienst verbleibe, bis die Ladung gelöscht, das Schiff gereinigt und im Hafen oder an einem anderen Orte festgemacht, auch die etwa erforderliche Verklarung abgelegt ist, denn § 68 S.O. gilt nur für den Fall, dass in dem nach Gesetz oder Vertrag in Frage kommenden Hafen die Reise endet. Trotz der Nichtanwendbarkeit des § 68 S.O. hat übrigens auch hier der Schiffsmann bei der etwa erforderlichen Verklarung mitzuwirken und seine Aussage eidlich zu bestärken, wenn der Rheder oder Kapitän es verlangt, nur braucht er nicht bis zu diesem Zeitpunkte im Dienste zu verbleiben. Diese Bestimmung des § 42 S.O. gilt nämlich ohne Rücksicht darauf, ob der Heuervertrag auf Zeit oder für eine Reise abgeschlossen ist, und ob er noch fortbesteht oder bereits zu Ende gegangen ist. Nur so lange darf der Kapitän den auf Grund des § 67 Abs. 2 Satz 1 S.O. seine Entlassung fordernden Schiffsmann noch an Bord zurückbehalten, bis das Seemannsamt resp. die örtliche Behörde eine Entscheidung darüber getroffen hat, ob die Anheuerung eines Ersatzmannes in dem betreffenden Hafen möglich ist. Dies dürfte sich aus § 67 Abs. 2 Satz 2 S.O. ergeben. Verzögert der Kapitän jedoch die Herbeiführung einer solchen Entscheidung, so wird man dem Schiffsmanne keine Dienstpflichtverletzung vorwerfen können, wenn er schon vorher seinen Dienst verlässt (vergl. aber § 77 S.O.). Im Interesse des Rheders wie der zurückbleibenden Schiffsmannschaft bestimmt nun die Seemannsordnung in § 67 Abs. 2 Satz 2 kraft zwingenden Rechts, dass der Schiffsmann verpflichtet ist, gegen Erhöhung der Heuer um ein Viertel den Dienst fortzusetzen, wenn der Kapitän nicht die Möglichkeit hat, in dem Hafen, in welchem der Schiffsmann gemäss § 67 Abs. 2 Satz 1 S.O. seine Entlassung fordern kann, einen Ersatzmann anzuheuern. Diese Verpflichtung dauert so lange, bis das Schiff — sei es nun zwecks Löschens oder Ladens oder zu irgend einem anderen Zwecke — einen Hafen anläuft, in welchem die Anheuerung eines Ersatzmannes möglich ist. Ohne Rücksicht hierauf hört die Verpflichtung des Schiffsmanns aber auch dann auf, wenn seit seinem, in dem nach § 67 Abs. 2 Satz 1 S.O. massgebenden Hafen gestellten Verlangen, aus dem Dienste entlassen zu werden, drei Monate verstrichen sind, denn der Gesetzgeber geht davon aus, dass bei den heutigen Verhältnissen die Beschaffung eines Ersatzmannes innerhalb dieses Zeitraums immer möglich ist. Dass es dem Kapitän nicht möglich war, in dem nach dem Vorgehenden massgebenden Hafen einen Ersatzmann anzuheuern, muss er sich durch das in dem Hafenplatze sich befindliche Seemanns-

amt oder in Ermangelung eines solchen durch die örtliche Behörde bescheinigen lassen. Kann der Kapitän dem seine Entlassung fordernden Schiffsmanne diese Bescheinigung nicht vorweisen, so ist dieser nicht verpflichtet, im Dienste zu verbleiben (s. aber oben und § 77 S.O.). — Die Erhöhung der Heuer datiert von dem Zeitpunkte an, in welchem der Kapitän dem seine Entlassung gemäss § 67 Abs. 2 Satz 1 S.O. fordernden Schiffsmanne die Bescheinigung des Seemannsamtes resp. der örtlichen Behörde, dass die Anheuerung eines Ersatzmannes nicht möglich sei, vorweist. Trotz dieser Bestimmung muss es aber meines Erachtens aus Billigkeitsrücksichten dem Schiffsmanne gestattet sein, den Gegenbeweis hiefür zu erbringen dadurch, dass er seinerseits die Anheuerung eines die erforderlichen Qualifikationen besitzenden Schiffsmanns als möglich nachweist. Aus diesem Grunde halte ich die Ansicht von Wittich, Zeitschrift für ges. H.R. S. 141, als Häfen, in welchen ein Ersatz möglich sei, kommen nur solche in Betracht, in denen das Schiff zum Löschen oder Laden anlaufe, für unrichtig.

Würde der Heuervertrag eines in einem deutschen Hafen „angeheuerten", also nicht notwendig auch angemusterten, Schiffsmanns nach den eben besprochenen Vorschriften der Seemannsordnung in einem ausländischen Hafen zu Ende gehen, so kann er verlangen, dass sein Dienstverhältnis unter den bisherigen Bedingungen bis zur Rückkehr nach einem deutschen (vergl. § 6 S.O.) Hafen, längstens aber noch drei Monate hindurch, „fortgesetzt" werde. Bis zu dem hiernach sich bestimmenden Zeitpunkte dauert also der ursprüngliche Heuervertrag noch fort. Durch anderweitige Vereinbarung kann diese im Gegensatz zu den übrigen Vorschriften des § 67 S.O. den Schiffsmann begünstigende Bestimmung des § 67 Abs. 2 Satz 3 S.O. nicht ausser Kraft gesetzt werden. Sie ist getroffen worden zu dem Zwecke, den deutschen Schiffsmann tunlichst wieder nach der deutschen Heimat zurückzuführen und so der deutschen Flotte zu erhalten (Motive S. 71); sie gilt aber auch für den in einem deutschen Hafen angeheuerten Ausländer. Da dem Rheder aus einer solchen Verlängerung des Heuervertrags nennenswerte Nachteile kaum entstehen werden, standen der Aufnahme dieser Vorschrift in die Seemannsordnung keine Bedenken entgegen. — Vergl. im übrigen Wittich, Zeitschrift für ges. H.R. S. 139 ff.

Ist der Heuervertrag auf längere Zeit als 5 Jahre eingegangen, was allerdings wohl kaum praktisch werden dürfte, so kann der Schiffsmann nach dem Ablauf von 5 Jahren unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 6 Monaten vom Vertrage zurücktreten: § 624 B.G.B. Hieher gehört auch der Fall, dass der Vertrag für die Lebenszeit einer Person eingegangen ist. Bezüglich beider Fälle vergl. aber § 74 Ziff. 3 S.O. Hinsichtlich des Vertrags für die Lebenszeit einer Person ist noch zu bemerken, dass er nicht als ein auf unbestimmte Zeit abgeschlossener Heuervertrag im Sinne der §§ 28 und 75 S.O. angesehen werden darf, was sich schon auf Grund des § 28 Abs. 3 S.O. beweisen lässt. Eine Anheuerung auf unbestimmte Zeit liegt aber z. B. vor, wenn der Schiffsmann „für die Reise von D nach B und andern Häfen" angenommen wird (vergl. Abraham S. 34), oder wenn das Dienstverhältnis nach dem Ablaufe der Dienstzeit von dem Schiffsmanne mit

Wissen des Rheders resp. Kapitäns fortgesetzt wird und der Rheder resp. Kapitän nicht unverzüglich widerspricht, sog. relocatio tacita (vergl. B.G.B. § 625). — Ist nun der Heuervertrag in der Tat auf unbestimmte Zeit eingegangen worden, so kann, wenn trotz der instruktionellen Vorschrift des § 28 Abs. 3 S.O., welche die Seemannsämter verpflichtet, auf die Beobachtung derselben bei der Anmusterung hinzuwirken und die Parteien auf die in § 27 Abs. 2 Satz 2 S.O. ausgesprochene Folge ihrer Nichtbeachtung aufmerksam zu machen, im Heuervertrage eine Kündigungsfrist nicht angegeben und auch nicht in anderer Weise über die Beendigung des Dienstverhältnisses eine Bestimmung getroffen worden ist, der Schiffsmann wie der Kapitän in jedem Hafen, welchen das Schiff zum Löschen oder Laden anläuft, vom Vertrage unter Einhaltung einer 24stündigen Kündigungsfrist zurücktreten. Die Tendenz des Gesetzes ist hier ebenso wie oben die, eine solche Vertragsauflösung nur dann zuzulassen, wenn das Schiff sich einige Zeit in einem Hafen aufhält und dem Kapitän deshalb die Möglichkeit zur Anheuerung eines Ersatzmannes gegeben ist. Sind in dem Vertrage Aufkündigungsfristen oder sonstige die Lösung des Heuervertrags betreffende Zeitbestimmungen vereinbart worden, so „sollen" sie für beide Parteien gleich sein (anders R.Gew.O. § 122: „müssen"). Ist dies nicht der Fall, so sind diese Klauseln nicht etwa nichtig, wohl aber „kann" der Schiffsmann die dem anderen Teile zugestandene Frist oder Zeitbestimmung für sich in Anspruch nehmen. Von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen, bleibt also vollständig dem Belieben des Schiffsmanns überlassen. Tut er es nicht, so bleibt es eben bei den ursprünglichen Bestimmungen des Vertrags. Andernfalls sind die für den Schiffsmann im Vertrage vorgesehenen Kündigungsfristen und sonstigen die Lösung des Vertrags betreffenden Zeitbestimmungen nur insoweit nichtig, als dieser auf ein gleiches Kündigungsrecht verzichtet hatte. Mit v. Hippel S. 41 Anmerkung 8 von „Nichtigkeit" dieser Bestimmungen zu reden, ist demnach ungenau, vielmehr liegt hier eine Art Anfechtbarkeit vor. Da diese Bestimmungen in die Seemannsordnung Aufnahme gefunden haben mit Rücksicht auf die Beschwerden, welche zur Zeit der Herrschaft der alten Seemannsordnung aus den Kreisen der Schiffsleute erhoben worden waren, und die dahin gingen, dass die Schiffsleute sich oft haben auf längere Zeit verpflichten müssen, während die Rheder sich das Recht vorbehalten haben, den Schiffsmann nach jeder noch so kurzen Einzelreise oder sonst mit einseitigem Kündigungsrechte zu entlassen, wird man nicht fehl gehen, wenn man sagt, dass Schiffsmann wie Rheder resp. Kapitän bei ungleicher Zeitbestimmung dann an dieselbe gebunden sind, wenn sie zu Gunsten des Schiffsmanns erfolgte. In diesem Fall wird also § 28 Abs. 3 S.O. keine Anwendung finden können (ebenso Perels S. 17 im Anschluss an Staub's Kommentar zum Handelsgesetzbuch § 67; anderer Ansicht wohl Lotmar S. 593). — Auch hier wird § 68 S.O. nur dann Anwendung finden können, wenn der Heuervertrag erst in demjenigen Hafen zu Ende geht, in welchem auch die Reise endet.

Ist der Schiffsmann dagegen für eine Reise geheuert worden, wie dies zur Zeit der Entstehung der alten Seemannsordnung durchaus

die Regel war und auch heute noch überaus häufig der Fall ist, so endet der Heuervertrag grundsätzlich erst mit der Beendigung der Rückreise. Der Schiffsmann ist in diesem Falle also verpflichtet, während der ganzen Reise, einschliesslich etwaiger Zwischenreisen (vergl. aber § 74 Ziff. 3 S.O. und weiter unten) bis zur Beendigung der Rückreise im Dienste zu verbleiben, es sei denn, dass im Heuervertrage ein Anderes bestimmt worden ist: § 66 Abs. 1 S.O. Aber auch nach beendigter Reise kann der Schiffsmann seine Entlassung nicht früher verlangen, als bis die Ladung gelöscht, das Schiff gereinigt und im Hafen oder an einem andern Orte festgemacht, auch die etwa erforderliche Verklarung abgelegt ist: § 68 S.O. Bis zur Erledigung dieser Verpflichtungen dauert also das Dienstverhältnis fort, es müsste denn der Rheder den Schiffsmann schon vorher aus dem Dienste entlassen, was nach dem Wortlaut und dem Sinne des § 68 S.O. zulässig und in der Praxis auch meistens der Fall ist. Es steht demnach im Belieben des Rheders resp. Kapitäns, die Vertragsdauer abzukürzen. Eine andere Frage ist es, ob es zulässig ist, im voraus im Heuervertrage die Anwendbarkeit des § 68 S.O. auszuschliessen, eine Frage, die mit Rücksicht auf § 1 Abs. 2 S.O. wohl oder übel verneint werden muss. — Unter Rückreise im Sinne des § 66 Abs. 1 S.O. ist nach Abs. 2 desselben Paragraphen zu verstehen die Reise nach demjenigen Hafen, von welchem aus das Schiff seine Ausreise angetreten hat. Gemäss § 14 Abs. 1 S.O. ist dieser Hafen in der Musterrolle namhaft zu machen. Kommt indessen das Schiff von einem aussereuropäischen Hafen, der nicht im Gebiete des Mittelländischen oder des Schwarzen Meeres gelegen ist (§ 82 S.O.) und hat es seine Ausreise von einem deutschen Hafen aus angetreten, so „gilt“ auch jede Reise nach einem Hafen Gross-Britanniens, des Kanals, der Nordsee, des Kattegats, des Sundes oder der Ostsee als Rückreise unter der Voraussetzung, dass die Reise nicht nur nach der Behauptung des Kapitäns, sondern in der Tat in dem betreffenden Hafen endet und dies dem Schiffsmanne spätestens alsbald nach der Ankunft des Schiffes in diesem Hafen vom Kapitän oder seinem Stellvertreter erklärt wird. (Es wäre also unzulässig, wenn der Kapitän in einem der in § 66 Abs. 2 Satz 2 S.O. genannten Häfen die Reise für beendet erklären, die Schiffsmannschaft entlassen und dann nachher noch weitere Häfen aufsuchen würde mit einer Mannschaft, welche er in einem dieser Häfen zu einem weit billigeren Satze angeheuert hatte.) Diese Bestimmung ist im Interesse des Rheders getroffen worden, der durch die Konjunktur veranlasst sein kann, das Schiff nicht in den Hafen der Ausreise zurückkehren zu lassen (vergl. auch Loewe S. 64 ff.). Das Interesse des Schiffsmanns wird in diesem wie in allen anderen Fällen, in welchen die Rückreise nicht in dem Hafen der Ausreise endet, dadurch gewahrt, dass ihm die Seemannsordnung in § 66 Abs. 3 einen Anspruch auf freie Zurückbeförderung (vergl. §§ 78 und 79 S.O.) nach diesem Hafen gewährt (vergl. aber § 60 S.O.). Anstatt dessen kann ihm aber der Kapitän nach seiner Wahl auch eine entsprechende, im Streitfalle vom Seemannsamte vorläufig festzusetzende Vergütung gewähren, während die alte Seemannsordnung in § 54 ohne jede Motivierung dem Schiffsmanne das Wahlrecht zugestanden hatte. Im einen

wie im andern Falle ist dem Schiffsmanne neben der verdienten Heuer auch noch die Heuer für die mutmassliche Dauer der Zurückbeförderung zu gewähren. Nicht nach der tatsächlichen Dauer der Zurückbeförderung berechnet sich also diese Heuer, sondern auf Grund der Vorschriften des § 73 S.O., die aber nur dann gelten sollen, wenn der Hafen der Ausreise ein deutscher ist. In allen andern Fällen entscheidet im Streitfalle das Seemannsamt, welches indessen bei der Berechnung der Dauer der Rückreise die Sätze des § 73 Abs. 1 S.O. zu berücksichtigen verpflichtet ist. Dieser Abs. 1 § 73 S.O. ist zu eng gefasst, denn er findet nicht nur Anwendung in den Fällen der „vorzeitigen Entlassung" nach Antritt der Reise, sondern, wie aus den Citaten in den §§ 66 Abs. 3 und 69 Abs. 2 S.O. hervorgeht, auch dann, wenn eine vorzeitige Entlassung überhaupt nicht stattgefunden hat, vielmehr der Vertrag ohne Zutun einer der Parteien zu Ende gegangen ist. Aus § 73 Abs. 3 S.O. ergibt sich, dass die Dauer der Rückreise dann nicht in Betracht kommt, wenn ausschliesslich die Eisenbahn zu ihrer Bewerkstelligung benützt wird, der Schiffsmann kann also dann für diese Zeit keine Heuer beanspruchen. Beizufügen ist noch, dass bei der Berechnung der Heuer für die Rückbeförderungszeit grundsätzlich Dampfschiffahrtsbeförderung zu Grunde zu legen ist, Segelschiffahrtsbeförderung nur dann, wenn zu der fraglichen Zeit an dem betreffenden Platze keine Gelegenheit, mit einem Dampfer zu fahren, geboten ist.

Aus § 66 Abs. 2 S.O. ergibt sich, dass die Rückreise möglicherweise ausserhalb des Reichsgebiets, z. B. in einem Hafen Grossbritanniens oder Frankreichs enden kann. Ist solchenfalls der Kapitän nach der allgemeinen Vorschrift des § 83 S.O. verpflichtet, die Genehmigung des Seemannsamtes zur Zurücklassung des Schiffsmanns in dem ausländischen Hafen einzuholen, haben hier überhaupt die Vorschriften des § 83 S.O. Anwendung zu finden? Loewe S. 65 verneint diese Frage, da im Falle des § 66 Abs. 2 S.O. das Dienstverhältnis tatsächlich und rechtlich beendet sei und weil die Spezialvorschrift des § 66 Abs. 2 S.O. inhaltlich gerade die Zulässigkeit der Zurücklassung der Schiffsmannschaft in dem den deutschen Küsten nahe belegenen Auslande vorsehe. Aus der allgemeinen Fassung des § 83 S.O. ergibt sich nun aber gerade, dass dieser Paragraph auf alle Fälle der Zurücklassung im Auslande Anwendung finden will, mag nun das Dienstverhältnis rechtlich und tatsächlich beendet sein oder nicht. Oeffentlichrechtliche Gesichtspunkte sind es, die zur Aufnahme des § 83 in die Seemannsordnung führten. Die ratio legis geht dahin, zu verhindern, dass der Schiffsmann in hilfsbedürftiger Lage im Auslande zurückgelassen werde. Anders als § 77 S.O. bezweckt § 83 S.O. nicht, eine Entscheidung über die rechtliche Zulässigkeit der Zurücklassung im Auslande herbeizuführen. Darauf darf also garnicht abgestellt werden. Deshalb ist auch der zweite Grund, den Loewe zur Begründung seiner Auffassung anführt, belanglos. Meines Erachtens hat also auch im Falle des § 66 Abs. 2 S.O. die Vorschrift des § 83 S.O zur Anwendung zu kommen.

Der in § 66 Abs. 3 S.O. genannte Anspruch des Schiffsmanns auf freie Zurückbeförderung ist nach §§ 78 und 79 S.O. zu beurteilen.

Diesem Anspruche, der auch den freien Unterhalt während der Reise, sowie die Beförderung der Sachen des Schiffsmanns umfasst, sowie dem Anspruche auf Fortbezug der Heuer für die Dauer der Rückbeförderung wird genügt, wenn dem arbeitsfähigen Schiffsmanne mit oder ohne seine Zustimmung, aber mit Genehmigung des Seemannsamtes ein seiner früheren Stellung entsprechender und durch angemessene Heuer — ob dies der Fall ist, wird im Streitfalle das Seemannsamt vorläufig zu entscheiden haben — zu vergütender Dienst auf einem deutschen resp. einem die Flagge desjenigen Staates, welchem der Schiffsmann angehört, führenden Kauffahrteischiffe, das nach dem Rückbeförderungshafen oder einem diesem nahe belegenen Hafen geht, nachgewiesen wird. Der arbeitsfähige Schiffsmann kann also nicht verlangen, die Reise als Passagier mitzumachen. (Macht er sie aber mit, sei es nun als Passagier oder als Schiffsmann, so ist er gemäss § 4 des Seeunfallversicherungsgesetzes gegen Unfall während der Reise versichert.) Nimmt der Schiffsmann die ihm nachgewiesene Gelegenheit zum Antritt einer den Erfordernissen des § 79 S.O. entsprechenden Dienststellung nicht wahr, so tut er dies auf seine eigene Gefahr, denn der Kapitän wird von jeder Verpflichtung befreit. Der Schiffsmann ist jedoch — es ist das besonders zu betonen — nicht verpflichtet, selber nach einer Arbeitsgelegenheit sich umzutun. Trotzdem wird es das beste sein, wenn er dies tut, denn bis zur Erlangung einer Gelegenheit zur Rückreise hat der entlassene Schiffsmann keinen Anspruch auf Entschädigung für Kost und Logis, wie er für diese Zeit auch keine Heuer beanspruchen kann. Bei einer Zurücklassung im Auslande wird deshalb das Seemannsamt solchenfalls gemäss § 83 S.O. einer drohenden Hilfsbedürftigkeit vorzubeugen haben. — Geht das Schiff nicht nach dem Rückbeförderungshafen, sondern nach einem diesem nahe belegenen Hafenplatze, so hat der Schiffsmann ausserdem noch eine entsprechende Vergütung für die weitere Zurückbeförderung bis zu dem zuerst bezeichneten Hafen zu beanspruchen. — In § 79 S.O. ist gesagt, dass dem Schiffsmanne auf einem solchen Schiffe eine Stellung nachzuweisen sei, welches nach dem Rückbeförderungshafen gehe, denn man konnte und wollte dem Schiffsmanne nicht zumuten, den Dienst auf einem Schiffe anzutreten, welches seine Ausreise noch im wesentlichen vor sich hat und dann erst auf der Rückreise oder in unabsehbarer Zeit nach dem Rückbeförderungshafen kommt (vergl. Motive S. 76), andererseits wird man aber auch nicht verlangen dürfen, dass das Schiff auf dem direkten Wege zum Rückbeförderungshafen sich befindet.

Abgesehen von diesen, wenn ich so sagen darf, regelmässigen Endigungsgründen des Heuervertrags wird derselbe zwar auch ipso jure, aber vorzeitig, aufgelöst in den Fällen der §§ 64 und 69 S.O. Nicht aber ist ein Endigungsgrund der Tod des Rheders oder des Kapitäns, und zwar auch dann nicht, wenn das Schiff infolge eines solchen Erbfalls ganz oder teilweise in die Hände von Ausländern übergeht und deshalb das Recht, die deutsche Reichsflagge zu führen, verliert, denn in diesem Falle hat der Schiffsmann nur das Recht, seine Entlassung zu fordern, bis er aber von diesem Rechte Gebrauch macht, dauert der Vertrag unverändert fort. Vergl. dagegen B.G.B. § 613.

Die Bestimmungen des § 64 S.O. sind bereits oben S. 77 im Zusammenhang mit dem Abschnitte über die Rechte des Schiffsmanns besprochen worden.

Mit Rücksicht darauf, dass der Schiffsmann nur zum Dienste auf einem bestimmten Schiffe sich verpflichtet hat, bestimmt § 69 S.O., dass der Heuervertrag endet, wenn das betreffende Schiff dem Rheder durch einen Zufall verloren geht, gleichgültig, ob der Schiffsmann für die Reise selbst oder auf bestimmte oder unbestimmte Zeit angeheuert ist. Der Heuervertrag geht also in diesen Fällen ipso jure zu Ende, nicht muss der Schiffsmann zuvor seine Entlassung fordern, um den Vertrag zur Auflösung zu bringen. Dies ist von Bedeutung für den Anspruch des Schiffsmanns auf die ihm gebührende Heuer; auch wenn die förmliche Entlassung des Schiffsmanns erst nach dem Eintritt des fraglichen Ereignisses erfolgt, so hat er doch keinen Anspruch auf Fortbezug der Heuer. Knitschky S. 635 ist Recht zu geben, wenn er behauptet, dass die in § 69 S.O. angeführten Beispiele beweisen, dass es hier für den Begriff des Zufalls gleichgültig ist, ob der Kapitän oder eine andere Person der Schiffsbesatzung ihn verschuldet hat. Hiefür spricht insbesondere, dass, wie bereits erwähnt, die Mannschaft lediglich dazu angenommen ist, um auf einem bestimmten Schiffe Dienste zu leisten. — Unter „Verlust des Schiffes“ versteht nun § 69 S.O. insbesondere diejenigen Fälle, in welchen das Schiff verunglückt, d. h. vollständig verloren geht. Dem stellt das Gesetz gleich die Kondemnierung des Schiffes als reparaturunfähig oder reparaturunwürdig unter der Voraussetzung, dass das als reparaturunwürdig kondemnierte Schiff ohne Verzug öffentlich verkauft wird. Die Definition der Begriffe der Reparaturunfähigkeit und -Unwürdigkeit findet sich in § 479 H.G.B. Ist der Verkauf des Schiffes ohne ordnungsmässige Kondemnation vorgenommen worden, so liegt ein Schiffsverlust im Sinne des § 69 S.O. nicht vor und es kann also auch § 69 Abs. 2 S.O. keine Anwendung finden. — Als Verlust des Schiffes ist ferner der Raub desselben anzusehen, sowie sein Aufbringen oder Anhalten, wenn es in der Folge für gute Prise erklärt wird. Der Heuervertrag tritt aber nicht etwa nachträglich wieder in Kraft, wenn das geraubte oder aufgebrachte Schiff späterhin wieder freigelassen wird und in die Hände seines früheren Besitzers zurückgelangt. — Von einem Verluste des Schiffes kann natürlich nicht gesprochen werden, wenn sein Eigentümer es freiwillig verkauft. Wohl aber wird man von einem zufälligen Verluste des Schiffes im Sinne des § 69 S.O. dann sprechen können, wenn das Schiff „zu Kriegszwecken“ im Zwangswege dem Rheder enteignet wird, nicht aber dann, wenn es wegen einer Schuld des Rheders im Wege der Zwangsversteigerung veräussert wird, es müsste denn diese Schuld auf Grund einer Haftung für casus entstanden sein. Aber auch dann wird es der ratio legis besser entsprechen, wenn man dem Schiffsmanne nur das Recht gewährt, seine Entlassung zu fordern, was wiederum zur Voraussetzung hat, dass das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, verliert: vergl. § 74 Ziff. 2 S.O. mit Abs. 2 § 74 S.O. — Der durch die ganze Seemannsordnung hindurchgehenden ratio legis entsprechend, den Schiffsmann möglichst der deutschen Handelsmarine zu erhalten, bestimmt § 69

Abs. 2 S.O., dass der Schiffsmann im Falle der Beendigung des Dienstverhältnisses durch zufälligen Schiffsverlust Anspruch auf freie, nach den §§ 78 und 79 S.O. zu beurteilende Zurückbeförderung nach dem Hafen der Ausreise (vergl. aber §§ 60 und 66 S.O.) hat oder nach Wahl des Kapitäns auf eine entsprechende, im Streitfalle vom Seemannsamte vorläufig festzusetzende Vergütung. „Aus Billigkeitsrücksichten", nach den Motiven S. 71 zu urteilen, gewährt ihm die Seemannsordnung ausserdem neben der verdienten Heuer den Betrag der halben Heuer für die Dauer der Zurückbeförderung (vergl. § 73 S.O.), obgleich „nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen" (so Motive S. 71) dem Schiffsmanne ein Anspruch über den Zeitpunkt der Beendigung des Heuervertrags hinaus nicht zusteht. Gegen diese Auffassung der Motive wurde im Reichstag (vergl. Protokolle S. 4832 ff.) eingewendet, die Bestimmung des § 69 Abs. 2 S.O. bedeute im Gegenteil eine Begünstigung des Rheders zu Ungunsten des Schiffsmanns, die mit den allgemeinen Bestimmungen des Bürgerlichen Getetzbuchs nicht übereinstimme, denn im allgemeinen müsse der Geschäftsherr die Folgen des Zufalls tragen, wie es auch im B.G.B. § 615 ausdrücklich bestimmt sei; hier aber sei gesagt, dass nicht der Geschäftsherr, der Rheder, sondern im Gegenteil der Schiffsmann die Folgen des Zufalls zu tragen habe. Diese Auffassung ist insofern richtig, als § 615 B.G.B. voraussetzt, dass der Dienstberechtigte, also der Rheder, mit der Annahme der Dienste in Verzug kommt, ein Verzug des Gläubigers aber nach § 293 B.G.B. unabhängig davon ist, ob auf seiner Seite ein Verschulden vorliegt oder nicht. Nicht berücksichtigt ist aber in den Protokollen, dass § 69 Abs. 2 S.O. nur dann eingreift, wenn der Vertrag infolge eines zufälligen Schiffsverlusts bereits aufgelöst ist, während § 615 B.G.B. gerade das Fortbestehen des Vertrags zur Voraussetzung hat. Auch das subsidiäre Eingreifen des § 615 B.G.B. wäre demnach ausgeschlossen, wenn § 69 Abs. 2 S.O. gestrichen worden wäre; noch weniger kann von der Möglichkeit einer analogen Ausdehnung dieses Paragraphen die Rede sein. So könnte von einer Abweichung von den allgemeinen Rechtsgrundsätzen nur dann gesprochen werden, wenn die Bestimmung des § 69 Abs. 1 S.O. eine exceptionelle genannt werden müsste. Dies ist aber nicht der Fall, denn sie findet sich schon seit einer Reihe von Jahrhunderten in fast allen Seerechten der Kulturwelt. Aus diesen Gründen ist den Motiven Recht zu geben, dass dem Schiffsmanne die halbe Heuer „aus Billigkeitsrücksichten" und abweichend von den „allgemeinen Rechtsgrundsätzen" gewährt werde. Unrichtig aber ist es, wenn in den Protokollen S. 4834 zur Begründung der Bestimmung des § 69 Abs. 2 S.O. vorgetragen wird, dass von jeher die Beschränkung der Haftung des Rheders auf die „fortune de mer" auch auf die Heuer Bezug gehabt habe und dass deshalb die Bestimmung des § 69 Abs. 2 S.O. juristisch begründet sei, denn wie bereits oben S. 2 ausgeführt, bezieht sich die Beschränkung der Haftung des Rheders auf die fortune de mer schon seit einer Reihe von Jahrzehnten gerade nicht mehr auf die Heuer: vergl. H.G.B. § 487. Keine gewichtigen Gründe kann ich aber dafür finden, dass das Gesetz mit seinen Billigkeitsrücksichten in § 69 Abs. 2 S.O. nicht ebensoweit gegangen ist, wie im Falle des § 66 Abs. 3 S.O.

Die ratio legis ist doch in beiden Fällen ein und dieselbe. Aus dem Citate des § 79 S.O. in § 69 Abs. 2 S.O. ergibt sich zudem, dass sowohl im Falle des § 66 Abs. 3 S.O. wie in dem des § 69 Abs. 2 S.O. der Rheder dem Anspruche des Schiffsmanns auf freie Rückbeförderung und Fortbezug der Heuer genügt, wenn er dem arbeitsfähigen Schiffsmanne mit Genehmigung des Seemannsamtes einen seiner früheren Stellung entsprechenden und durch angemessene Heuer zu vergütenden Dienst auf einem deutschen Kauffahrteischiffe nachweist, welches nach dem Rückbeförderungshafen oder einem diesem nahe belegenen Hafen fährt. Mit Rücksicht darauf nun, dass der Schiffsmann im Falle des § 66 Abs. 3 S.O. die ganze Heuer, in dem des § 69 Abs. 2 S.O. aber nur die halbe Heuer beanspruchen kann, fragt es sich, ob die „angemessene" Heuer im letzteren Falle kleiner sein kann als im Falle des § 66 Abs. 3 S.O. Das ist meines Erachtens nicht möglich, denn der Sinn des § 79 S.O. ist doch wohl der, dass die Höhe der Heuer der Stellung des Schiffsmanns entsprechen soll, ist aber der Heuerlohnsatz ein kleinerer, so ist er entweder der Stellung nicht angemessen oder aber ist die Stellung nicht der früheren entsprechend. So komme ich zu dem Resultat, dass der Schiffsmann im Falle des Eingreifens des § 69 Abs. 2 S.O. besser gestellt ist, wenn der Rheder dessen Anspruch auf freie Zurückbeförderung und auf Fortbezug der halben Heuer für die Dauer der Rückreise gemäss § 79 S.O. genügt!

Es muss den Parteien natürlich überlassen bleiben, den Vertrag vor Ablauf der Dienstzeit durch gegenseitige Uebereinkunft zu lösen. Der Seemannsordnung ist jedoch auch eine einseitige Lösung des Dienstverhältnisses bekannt, aber nur aus bestimmten, durch das Gesetz aufgestellten Gründen. Diese Gründe gewähren entweder dem Kapitän das Recht, den Schiffsmann zu entlassen, oder aber dem Schiffsmanne das Recht, seine Entlassung zu fordern.

Zunächst sollen diejenigen Fälle besprochen werden, in welchen dem Kapitän ein Entlassungsrecht zugestanden ist, abgesehen von der Bestimmung des § 32 Abs. 2 S.O. (s. oben S. 28) wornach der Kapitän vom Vertrage zurücktreten kann, wenn der Schiffsmann den Dienstantritt aus irgend welchen Gründen um mehr als 24 Stunden verzögert.

Vor allem ist die Frage zu erörtern, ob der Kapitän den Schiffsmann auch aus anderen als den in § 70 S.O. aufgezählten Gründen entlassen kann, ohne dass die Entlassung als eine „ungerechtfertigte" angesehen werden muss. Soviel ist sicher, dass durch eine anderweitige Vereinbarung die Bestimmungen des § 70 S.O. weder ausser Kraft gesetzt noch durch neue Entlassungsgründe vermehrt werden können: § 1 Abs. 2 S.O. im Gegensatz zur alten Seemannsordnung § 57. Dies gesteht auch Loewe S. 67 und 31 zu, er behauptet aber weiter, dass daneben das Recht des Kapitäns bestehen bleiben müsse, den Schiffsmann aus „wichtigen Gründen" (z. B. Geisteskrankheit) zu entlassen. Aus § 72 S.O. ergibt sich nun, dass eine Entlassung des Schiffsmanns auch aus anderen als den in § 70 S.O. genannten Gründen möglich ist: Die Folgen einer solchen, nicht auf Grund des § 70 S.O. erfolgten Entlassung sind jedoch immer dieselben, jedenfalls soweit es

sich um die Entlassung eines für eine Reise (s. aber unten S. 96) angeheuerten Schiffsmanns handelt. Daraus folgt, dass das Gesetz für diesen Fall nur die in § 70 S.O. ausdrücklich genannten Gründe als „wichtige", zur sofortigen Entlassung berechtigende Gründe anerkennt. Alle andern Gründe, mögen sie auch wichtige im Sinne des § 626 B.G.B. sein, berechtigen zwar nicht zur sofortigen Entlassung, entlässt aber der Kapitän den Schiffsmann dennoch, so kann dieser nicht gegen den Kapitän auf Fortsetzung des Dienstes Klage erheben, er kann vielmehr nur die in § 72 S.O. ihm gewährten Ansprüche geltend machen, immer unter der Voraussetzung, dass eine Anheuerung für eine Reise vorliegt. Dass diese Ansicht die richtige ist, ergibt sich auch aus § 74 S.O. Dieser letztere Paragraph will nämlich, wie aus den einzelnen Beispielen ersichtlich ist, nur die aus den besonderen Verhältnissen des Schiffsdienstes herzuleitenden Rücktrittsgründe aufzählen, berechtigt den Schiffsmann aber ausserdem noch aus denjenigen Gründen zum Rücktritt, welche im Sinne des § 626 B.G.B. als „wichtige Gründe" anzusehen sind. Aus § 70 S.O. aber folgt, dass nicht nur die aus dem Schiffsdienste sich ergebenden Rechtsverhältnisse erschöpfend geregelt, dass vielmehr ganz allgemein alle Entlassungsgründe angegeben werden sollen: vergl. insbesondere Ziff. 1 und 3 des § 70 S.O. Die Entlassungsgründe müssen aber für alle Schiffsleute dieselben sein, mögen sie nun für eine Reise, auf bestimmte oder unbestimmte Zeit angeheuert sein, nur die Folgen der unberechtigten Entlassung sind verschieden (s. unten). Meines Erachtens geht es wenigstens mit Rücksicht auf die ratio legis nicht an, bei einer Anheuerung auf bestimmte Zeit neben den in § 70 S.O. genannten Gründen noch die nach B.G.B. § 626 „wichtigen Gründe" als den Kapitän zur sofortigen Entlassung des Schiffsmanns berechtigende Gründe anzusehen. So kann hier von einer subsidären Anwendbarkeit des § 626 B.G.B. nicht die Rede sein. Was speziell den von Loewe angezogenen Grund der Geisteskrankheit des Schiffsmanns anlangt, so ist dem Kapitän ja jederzeit die Möglichkeit gegeben, ihn als Kranken einer Heilanstalt zu überweisen. Die Ansprüche des Schiffsmanns würden sich dann nach den §§ 59—61 S.O. bemessen. Dass diese Lösung vollständig der Billigkeit entspricht, wird sich nicht bezweifeln lassen.

Wird also der Schiffsmann aus andern als den in § 70 S.O. erwähnten Gründen vor Ablauf des Dienstverhältnisses entlassen, so liegt eine ungerechtfertigte Entlassung des Schiffsmanns im Sinne der Seemannsordnung vor und man kann in diesem Falle auch von einem Vertragsbruche des Rheders sprechen, wie es in der Kommission und im Reichstage geschehen ist, selbst wenn der Grund, welcher den Kapitän zur Entlassung veranlasst hat, ein „wichtiger" im Sinne des § 626 B.G.B. ist.

Auf Grund des § 70 S.O. ist der Kapitän nun berechtigt, den Schiffsmann sofort zu entlassen:

1) Wenn der Schiffsmann zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist, sofern die Reise noch nicht angetreten ist. Die Reise ist nicht angetreten, solange das Schiff noch im Ausreisehafen festgemacht ist, sei es nun durch Anker, sei es durch Taue.

Ist aber die Reise bereits angetreten, so ist der Kapitän nurmehr zu einer Degradation des Schiffsmanns und zur Verringerung seines Heuerlohnsatzes berechtigt: § 43 S.O. und oben S. 33. Entgegen der Ansicht von Leo S. 292 muss behauptet werden, dass § 70 Ziff. 1 S.O. auch anwendbar ist, wenn der Schiffsmann nicht die nötige Erfahrung und Sachkenntnis hat. Es wird durchaus nicht vollständige Dienstuntauglichkeit verlangt. Der Kapitän resp. Rheder hat absolut keine Verpflichtung, zu untersuchen, ob der Schiffsmann, der sich zu dem vertragsmässig übernommenen Dienste unfähig zeigt, nicht etwa zu andern Schiffsdiensten verwendet werden kann, und ihn dazu zu gebrauchen.

2) Wenn der Schiffsmann eines groben Dienstvergehens, insbesondere wiederholten Ungehorsams, fortgesetzter Widerspenstigkeit, wiederholter Trunkenheit im Dienste oder der Schmuggelei sich schuldig macht. Damit sind nach der Ansicht von Loewe S. 68 lediglich Verstösse gegen die Disziplin und Verfehlungen gegen gesetzliche Vorschriften gemeint, nicht aber Untauglichkeit des Schiffsmanns oder Mangel an Sorgfalt bei Besorgung der ihm auferlegten Arbeiten. Ebenso Lewis S. 210 und Brodmann S. 528. Die letztere Behauptung halte ich aber nicht für richtig, denn mangelnde Sorgfalt des Schiffsmanns bei Besorgung der ihm übertragenen Arbeiten ist im Falle des § 96 Abs. 2 Ziff. 1 S.O. als Verletzung der Dienstpflicht zu betrachten. Für meine Auffassung spricht wohl auch die ratio legis selber. Ein grobes Dienstvergehen im Sinne des § 70 Ziff. 2 S.O. liegt aber nicht schon dann vor, wenn der Schiffsmann einer gröblichen Verletzung seiner Dienstpflicht im Sinne des § 96 Ziff. 1—8 S.O. sich schuldig macht, denn nach § 70 Ziff. 2 S.O. geben erst wiederholter Ungehorsam oder wiederholte Trunkenheit im Dienste einen Entlassungsgrund ab. Unrichtig ist also jedenfalls die Behauptung Knitschky's S. 637, alle in §§ 91—97 S.O. (?) erwähnten Delikte seien unbedingt grobe Dienstvergehen im Sinne des § 70 Ziff. 2 S.O. Aus der Vergleichung des § 70 Ziff. 2 S.O. mit § 96 Ziff. 1—8 S.O. ergibt sich vielmehr ohne weiteres, dass aus letzterem Paragraphen ein Entlassungsgrund im Sinne des § 70 Ziff. 2 S.O. nur dann gegeben ist, wenn der Schiffsmann entweder wiederholt einer gröblichen Verletzung seiner Dienstpflicht sich schuldig gemacht hat, oder aber wenn die einmalige Dienstpflichtverletzung so erheblich ist, dass im Falle des Anbordbleibens des Schiffsmanns eine erhebliche Gefahr für die an Bord befindlichen Personen, das Schiff und die Ladung entsteht. Der Schiffsmann muss sich also einer die Disziplin oder Sicherheit des Schiffs erheblich gefährdenden Handlung schuldig gemacht haben (vergl. Abraham S. 33). Darnach bestimmt sich auch, ob die Vergehen der §§ 100—106 S.O. als sofortige Entlassungsgründe im Sinne des § 70 Ziff. 2 S.O. anzusehen sind: Zu weit Loewe S. 68, Perels S. 38. Namentlich dann, wenn gewichtige mildernde Umstände anzunehmen sind, wird es vielfach zweifelhaft sein, ob ein solcher Grund vorliegt und der Kapitän wird deshalb in jedem Einzelfalle genau zu prüfen haben, ob ein „grobes Dienstvergehen des Schiffsmanns" vorliegt oder nicht.

3) Wenn der Schiffsmann des „Vergehens" des Diebstahls, Be-

trugs, der Untreue, Unterschlagung, Hehlerei oder Urkundenfälschung oder einer mit Todesstrafe oder mit Zuchthaus bedrohten Handlung sich schuldig macht (vergl. § 127 Abs. 2 S.O.), nicht aber dann, wenn er nur eine Uebertretung im Sinne des § 370 Ziff. 5 St.G.B. (sog. Mundraub) oder des § 370 Ziff. 6 St.G.B. (sog. Futterdiebstahl) oder eine Uebertretung im Sinne der §§ 363, 364 St.G.B. begeht. Ob es gerecht ist, dem Kapitän die Befugnis zu geben, den Schiffsmann in allen Fällen, in welchen sich dieser eines der in § 70 Ziff. 4 S.O. genannten „Vergehen" schuldig gemacht hat, zu entlassen, ist billig zu bezweifeln, wenn auch der klare Wortlaut des Gesetzes einen solchen Zweifel nicht aufkommen lässt. Beispiel: Ein Schiffsmann hat einem Kameraden einen fast wertlosen Gegenstand gestohlen oder ihn beim Kartenspiel um ein paar Pfennige betrogen.

4) Wenn der Schiffsmann durch eine strafbare (alte Seemannsordnung: unerlaubte) Handlung eine Krankheit oder Verletzung (alte Seemannsordnung: Verwundung) sich zuzieht, welche ihn arbeitsunfähig macht. Voraussetzung ist also, dass der Schiffsmann nicht nur zu den von ihm im Heuervertrage übernommenen, sondern zu allen Schiffsdiensten untauglich wird und dass die Handlung, welche für seine Erkrankung oder Verletzung kausal war, nicht bloss eine unerlaubte, sondern auch durch das Reichsstrafgesetzbuch oder ein anderes Strafgesetz (vergl. Prot. S. 4835) mit Strafe bedroht ist (s. oben S. 68).

5) Wenn der Schiffsmann mit einer geschlechtlichen, nicht notwendig syphilitischen (so alte Seemannsordnung § 57) Krankheit behaftet ist, die den übrigen an Bord befindlichen Personen Gefahr bringen kann, was allerdings in der Regel nur bei syphilitischer Erkrankung der Fall sein wird. Dass die Krankheit ansteckend sei, wird nicht gefordert. Ob die Krankheit geeignet ist, den übrigen an Bord befindlichen Personen Gefahr zu bringen, ist durch ärztliches Gutachten zu entscheiden. Ist ein Arzt nicht zu erlangen, so liegt die Entscheidung in den Händen des Kapitäns. Hat sich der Schiffsmann die geschlechtliche Krankheit nicht durch eine strafbare Handlung zugezogen (s. oben S. 69), so bleibt die Fürsorgepflicht des Rheders für den Schiffsmann, wie sie in den §§ 59—61 S.O. geregelt ist, bestehen, auch wenn der Kapitän von der ihm in § 70 Ziff. 5 S.O. eingeräumten Befugnis Gebrauch macht. Aus diesem Grunde liegt auch in der Entlassung des Schiffsmanns wegen einer derartigen Krankheit keine Härte. Der Rheder ist aber, wenn der Kapitän den Schiffsmann entlässt, insofern besser gestellt, als er dem Schiffsmanne im Falle der Entlassung keine Heuer mehr zu bezahlen hat von dem Zeitpunkte an, in welchem dieser das Schiff verlässt, während dies nicht der Fall ist, wenn er ihn an Bord behält, mag die Krankheit den Schiffsmann auch vollständig arbeitsunfähig machen. Die Gefahr der Verheimlichung der Krankheit, die zu der Bestimmung des § 62 S.O. und zur Abänderung des § 50 der alten Seemannsordnung geführt hat, bleibt infolge dieses dem Kapitän gegebenen Entlassungsrechts also immer noch bestehen: vergl. insbesondere noch § 71 Abs. 2 S.O. und unten S. 96. Nach der alten Seemannsordnung § 57 konnte der Kapitän den Schiffsmann in allen Fällen entlassen, in welchen dieser mit einer syphilitschen Krankheit behaftet war. Da diese den übrigen an Bord

befindlichen Personen unter allen Umständen Gefahr bringen kann, so ist das Entlassungsrecht des Kapitäns jetzt ausgedehnt. Trotzdem bedeutet die Bestimmung des § 70 Ziff. 5 S.O. eine Begünstigung des erkrankten Schiffsmanns, denn seine Rechte sind im Falle der Entlassung viel grössere als zur Zeit der alten Seemannsordnung: vergl. § 58 alte Seemannsordnung mit § 71 Abs. 2 der neuen Seemannsordnung.

6) Wenn die Reise, für welche der Schiffsmann geheuert war, wegen Krieg, Embargo oder Blockade, bezüglich deren nicht ihre völkerrechtliche Gültigkeit, sondern allein die Tatsache ihres Bestehens in Betracht kommen kann (vergl. Lewis S. 164), wegen eines Ausfuhr- oder Einfuhrverbots oder wegen eines anderen, Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann: § 70 Ziff. 6 S.O. Allen diesen Fällen ist gemeinsam, dass die Ausführung der Reise durch einen Zufall gehindert wird, d. h. durch ein Ereignis, das weder durch das Verschulden des Rheders noch des betreffenden Schiffsmanns herbeigeführt worden ist. Zu betonen ist weiterhin, dass § 70 Ziff. 6 S.O. nur dann eingreift, wenn der Schiffsmann für die fragliche Reise angeheuert war, nicht aber bei einer Anheuerung auf bestimmte Zeit. Sie wird jedoch auch für den Fall zur Anwendung zu bringen sein, dass der auf unbestimmte Zeit angeheuerte Schiffsmann gerade zu dieser Reise beordert worden ist (vergl. Lewis S. 211). Andererseits beziehen sich die in § 70 Ziff. 1 bis 5 S.O. genannten Entlassungsgründe auf alle Fälle der Anstellung. — Zu den Zufällen des § 70 Ziff. 6 S.O. zu rechnen ist auch die voraussichtlich längere Zeit andauernde Eisblockade, welche namentlich in der Ostseerhederei eine Rolle spielt. Ferner der Fall einer zufälligen erheblichen Beschädigung des Schiffes, sofern nicht § 69 S.O. eingreift. Dass diese Beschädigung erst nach Antritt der Reise neu aufgetreten sein müsse, wird man nicht verlangen dürfen, vielmehr wird es genügen, wenn der Kapitän „nunmehr" zu der Ansicht gelangt, dass die Fortsetzung der Reise wegen der bereits vorhandenen Beschädigung untunlich sei (vergl. Abraham S. 33 zu § 57). Diese beiden, im Entwurfe § 65 enthaltenen Fälle sind in der Kommission wieder gestrichen worden (vergl. Bericht S. 50), womit aber auch nach der Ansicht der Kommission nicht gesagt sein soll, dass sie nicht als Entlassungsgründe genügen. Vielmehr hat die Praxis sie bisher als solche betrachtet und wird dies auch weiterhin so halten müssen. Nicht in Betracht kommen können aber solche Zufälle, welche lediglich die Person des Rheders betreffen, nicht auch Schiff und Ladung, z. B. persönliche Verhältnisse, kommerzielle Rücksichten, welche ihn verhindern, die projektierte Reise ausführen zu lassen. (Vergl. Schaps S. 232.) In diesen wie in allen Fällen, in welchen Nichtantritt oder Unterbrechung der Reise auf den freien Willen des Rheders zurückzuführen sind, bestimmen sich die Rechte des für die Reise geheuerten Schiffsmanns nach § 72 S.O. und die des auf bestimmte Zeit Verpflichteten nach § 615 B.G.B.

Die Entlassung des Schiffsmanns durch den Kapitän muss baldmöglichst nach dem Bekanntwerden des Entlassungsgrundes erfolgen, d. h. sobald das Schiff einen Hafen anläuft. Billigerweise wird man

aber dem Kapitän gestatten müssen, dieselbe so lange aufzuschieben, bis ihm die Anheuerung eines Ersatzmannes möglich ist. Die Entlassung selber, wie auch deren Grund, hat der Kapitän dem Schiffsmanne, sobald es geschehen kann, mitzuteilen und in den Fällen des § 70 Abs. 1 Ziff. 2—5 S.O. spätestens, bevor dieser das Schiff verlässt, in das Schiffstagebuch einzutragen. Unterlässt dies der Kapitän, der zu dieser Eintragung anders als in § 519 Abs. 2 H.G.B. persönlich verpflichtet ist, wie sich aus den Motiven S. 72 und der Strafbestimmung des § 114 Ziff. 12 S.O. klar ergibt (anders Brodmann S. 528), so macht er sich gemäss § 114 Ziff. 12 S.O. strafbar; die Unterlassung der vorgeschriebenen Mitteilung oder Eintragung beraubt jedoch den Kapitän nicht der ihm in § 70 S.O. eingeräumten Rechte (vergl. Abraham S. 33). Im Gegensatze zur alten Seemannsordnung § 57 kann heute der Schiffsmann auch die Aushändigung einer vom Kapitän unterzeichneten Abschrift der Eintragung verlangen. Hierauf hat er ein Klagerecht, jedoch macht sich der Kapitän nicht strafbar, wenn er die Erteilung einer Abschrift verweigert. — Will auch der Kapitän in einem Falle keinen Gebrauch von seinem Entlassungsrechte machen, so müssen doch nach § 520 Abs. 2 H.G.B. die auf dem Schiffe begangenen strafbaren Handlungen und die verhängten Disziplinarstrafen in das Journal eingetragen werden. Nach §§ 520 Abs. 2, 519 Abs. 2 H.G.B. braucht nun der Kapitän die Eintragung der strafbaren Handlungen und der verhängten Disziplinarstrafen nicht persönlich vorzunehmen, nach § 114 Ziff. 12 S.O. macht er sich aber strafbar, wenn er es unterlässt, persönlich den Entlassungsgrund gemäss § 70 S.O., die auf Grund der Vorschriften der §§ 87, 88 und 91 S.O. von ihm getroffenen Disziplinarmassregeln oder die Beschwerden des § 99 S.O. in das Schiffstagebuch einzutragen! Ebenso ist der Kapitän, wenn auch nicht bei Vermeidung von Strafe, verpflichtet, jede gröbliche Verletzung der Dienstpflichten des Schiffsmanns (vergl. § 96 S.O.) persönlich einzutragen, denn wie sich aus § 96 S.O. ergibt, ist jede solche Verletzung als strafbare Handlung anzusehen. Damit hat sich die Seemannsordnung — offenbar ungewollt — in scharfen Widerspruch zum Handelsgesetzbuche gestellt. Wenn auch die Seemannsordnung dem Handelsgesetzbuche nicht als lex specialis gegenübersteht, so gehen ihre Vorschriften doch denen des Handelsgesetzbuchs vor, denn lex posterior derogat legi priori, d. h. § 520 Abs. 2 H.G.B. ist durch die Seemannsordnung abgeändert worden. Diese Abänderung ist übrigens keine vollständige, denn nach § 520 Abs. 2 H.G.B. sind alle auf dem Schiff begangenen strafbaren Handlungen und alle verhängten Disziplinarstrafen in das Schiffstagebuch einzutragen, also nicht nur diejenigen, welche sich auf die Schiffsmannschaft beziehen, die Strafbestimmung des § 114 Ziff. 12 S.O. dagegen kann nur zur Anwendung kommen, wenn der Kapitän eine auf einen Schiffsmann bezügliche Eintragung unterlässt. Auffallenderweise ist diese Tatsache in der gesamten seerechtlichen Literatur bis jetzt unbeachtet geblieben.

Macht der Kapitän von der ihm in § 70 S.O. zugestandenen Befugnis im Auslande Gebrauch, so hat er vor der Zurücklassung des Schiffsmanns die Genehmigung des Seemannsamtes zu derselben einzuholen und eventuell Sicherheit zu leisten gegen den Eintritt

der Hilfsbedürftigkeit des Schiffsmanns (vergl. im einzelnen unten S. 99).

Nun sind die Rechte zu besprechen, die dem Schiffsmanne im Falle seiner Entlassung durch den Kapitän auf Grund des § 70 S.O. gegen den Rheder zustehen: Gemäss § 71 S.O. gebührt dem Schiffsmanne in den Fällen des § 70 Ziff. 1—4 S.O. nicht mehr als die bis zum Zeitpunkte der Dienstentlassung verdiente Heuer, die eventuell nach § 80 S.O. zu berechnen ist, denn in allen diesen Fällen ist dem Rheder ohne sein Zutun ein in dem Verhalten des Schiffsmanns begründetes Entlassungsrecht gegeben. Anders im Falle des § 70 Ziff. 5 S.O.; deshalb bestimmen sich auch die Ansprüche des Schiffsmanns nach den Vorschriften der §§ 59—61 S.O. (s. oben S. 70 ff.). Unbedingt gilt diese letztere Vorschrift aber nur für den deutschen Schiffsmann, auf Angehörige eines auswärtigen Staates leidet sie nur dann Anwendung, wenn und insoweit nach einer im Reichsgesetzblatte enthaltenen, bis heute aber noch nicht erfolgten Bekanntmachung Deutschen, die zum Dienste auf einem Schiffe dieses Staates angestellt sind, durch die dortige Gesetzgebung oder durch Staatsvertrag eine entsprechende Fürsorge gewährleistet ist. Durch diese Bedingung der Reciprocität sollen die auswärtigen Staaten angeregt werden, den deutschen Seeleuten eine gleiche Fürsorge angedeihen zu lassen, wie diese sie in der deutschen Handelsmarine geniessen. Nur den Nachteil hat diese Bestimmung, dass die Gefahr der Verheimlichung der geschlechtlichen Erkrankung damit unter Umständen wieder vergrössert wird. — Liegt ein Entlassungsgrund im Sinne des § 70 Ziff. 6 S.O. vor und macht der Kapitän von demselben Gebrauch, so bestimmen sich die Rechte des Schiffsmanns nach § 69 Abs. 2 S.O. (s. oben S. 89), falls die Entlassung nach Antritt der Reise erfolgt. Geschieht dies aber bereits vorher, so wird dem Schiffsmanne entsprechend den allgemeinen Rechtsregeln nur die bis zum Entlassungstage verdiente Heuer zuzusprechen sein: vergl. § 44 S.O. und oben S. 26 für den Fall, dass der angemusterte Schiffsmann den Dienst noch nicht angetreten hat. Dagegen dürfte es kaum möglich sein, § 72 Abs. 1 S.O. hier anzuwenden, denn dieser setzt voraus, dass der Schiffsmann o h n e berechtigten Grund entlassen worden ist.

Nach dem Wortlaute des § 72 S.O. sollen nun seine Bestimmungen nur gelten für den Fall der Anheuerung für eine Reise, man wird diesen Paragraphen aber auch im Falle der Anheuerung auf unbestimmte Zeit anwenden können, wenn der Schiffsmann zu einer Reise beordert worden ist. Dagegen gilt § 72 S.O. nicht für den auf bestimmte Zeit angeheuerten und gegen seinen Willen entlassenen Schiffsmann, vielmehr wird hinsichtlich eines solchen § 615 B.G.B. zur Anwendung zu kommen haben, d. h. der Schiffsmann wird, wenn nicht eine andere Vereinbarung getroffen ist, für die infolge des durch die einseitige Dienstentlassung bewirkten Verzugs des Rheders nicht geleisteten Dienste die vereinbarte Vergütung (Heuer, Beköstigung und Logis) verlangen können, ohne zur Nachleistung verpflichtet zu sein. Nimmt ihn also der Kapitän vor dem Ablaufe des Heuervertrags nicht wieder in seine Dienste, so kann der Schiffsmann die ganze vereinbarte Heuer nebst einer Entschädigung für Kost und Logis für die

Zeit bis zum normalen Ende des Vertrags verlangen. Er wird sich jedoch gemäss § 615 B.G.B. den Wert desjenigen anrechnen lassen müssen, was er infolge des Unterbleibens der Dienstleistung erspart oder durch anderweitige Verwendung seiner Dienste erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt. Einen Anspruch auf freie Zurückbeförderung hat aber der auf bestimmte Zeit geheuerte Schiffsmann nicht (vergl. § 67 S.O.), weil ihm auch im Falle einer normalen Beendigung des Dienstverhältnisses ein solcher nicht zusteht. Nur dem in einem deutschen Hafen geheuerten Schiffsmanne wird man unter analoger Ausdehnung des § 67 Abs. 2 Satz 3 S.O. und entsprechend der ratio legis einen solchen Anspruch zugestehen können (vergl. Loewe S. 70).

Die Ansprüche des aus anderen als den gesetzlichen Gründen vorzeitig entlassenen Schiffsmanns sind in der neuen Seemannsordnung wesentlich umgestaltet worden: § 72 S.O. gewährt nämlich dem für eine Reise geheuerten, also nicht notwendig auch angemusterten, Schiffsmanne, um den sonst zu besorgenden häufigen Streitigkeiten vorzubeugen und um den Rheder vor unbilligen Ansprüchen, den Schiffsmann vor ungerechtfertigten Ausflüchten zu schützen, einen Anspruch auf die Heuer für einen Monat unter Anrechnung der etwa empfangenen Hand- und Vorschussgelder, wenn die Reise noch nicht angetreten ist; nicht aber kann der Schiffsmann ausserdem auch noch die nach § 44 S.O. schon verdiente Heuer verlangen. Ist der Betrag der dem Schiffsmanne bezahlten Vorschuss- und Handgelder grösser als die erste Monatsheuer, so muss dieser den Mehrbetrag dem Kapitän resp. Rheder zurückerstatten. Das Gesetz geht hiebei davon aus, dass der Schiffsmann regelmässig innerhalb Monatsfrist wieder in der Lage sein werde, eine neue Stellung zu bekommen. Die alte Seemannsordnung andererseits gewährte dem aus einem ungerechtfertigten Grunde vor Antritt der Reise entlassenen Schiffsmanne die etwa empfangenen Hand- und Vorschussgelder, soweit dieselben den üblichen Betrag nicht überstiegen, die Heuer für einen Monat aber nur dann, wenn Hand- und Vorschussgelder nicht gezahlt waren, offenbar von der Voraussetzung ausgehend, dass die „üblichen" Hand- und Vorschussgelder dem Betrage einer Monatsheuer gleichkommen würden. — Wie sich aus § 72 Abs. 1 S.O. ergibt, kann der für eine Reise geheuerte Schiffsmann unter keinen Umständen eine grössere Entschädigung verlangen, als dieser Absatz sie ihm zuspricht und dies auch dann nicht, wenn dem Rheder eine dolose Handlungsweise zum Vorwurf gemacht werden kann. Die allgemeinen Grundsätze des Bürgerlichen Gesetzbuchs können demnach hier keine Anwendung finden. Für den Schiffsmann hat dies den Vorteil, dass er nicht den Nachweis eines durch die ungerechtfertigte Entlassung ihm erwachsenen Schadens zu erbringen braucht, dass er also die Heuer für einen Monat verlangen kann, auch wenn er sofort eine andere Anstellung findet und gar keinen Schaden erleidet. Andererseits erhält aber der Schiffsmann auch nicht mehr, wenn ihm ein grösserer Schaden erwächst. Ich halte es deshalb für mehr als zweifelhaft, ob diese Bestimmung gerechtfertigt ist. Die Ausführungen in den Protokollen S. 4835, welche die Bestimmung des § 72 Abs. 1 S.O. als unbillig verwerfen, sind zum Teil recht einleuchtend und

passen besonders für den Fall, wo der Rheder den Schiffsmann ohne jeden Grund entlässt, nur weil dies zu seinem Vorteil ist. Dagegen ist zuzugeben, dass der Schiffsmann auf Grund der ihm in § 72 Abs. 1 S.O. gegebenen Rechte besser gestellt ist, als er es nach den allgemeinen Grundsätzen wäre, wenn der Rheder den Schiffsmann entlässt, weil er ohne sein Verschulden zur Aufgabe oder Unterbrechung der Reise gezwungen ist. Dass der Vertragsbruch des Schiffsmanns nicht nur civilrechtlich, sondern auch strafrechtlich geahndet wird, ist ohne Bedeutung für die Entscheidung der Zweckmässigkeit und Gerechtigkeit des § 72 Abs. 1 S.O., denn die Strafbestimmungen sind im öffentlichen Interesse getroffen worden, aus dem Interesse heraus, dass ein vertragsbrüchiger Schiffsmann die Ladung und das Schiff selbst, wie auch die an Bord befindlichen Personen in Gefahr bringen kann. Es ist deshalb auch ungerechtfertigt, hier von einer „Klassengesetzgebung" reden zu wollen (vergl. Prot. S. 4835 ff.). So komme ich zu dem Resultat, dass es richtiger gewesen wäre, dem Antrag der Sozialdemokraten entsprechend, dem Schiffsmanne den Anspruch aus § 72 Abs. 1 S.O. zu geben „unbeschadet seines etwa weitergehenden Anspruchs aus § 615 B.G.B.", zumal da auch die R.Gew.O. in § 124b dem Arbeitnehmer einen ähnlichen Anspruch zubilligt.

Ist die Reise bereits angetreten, so hat der für eine Reise geheuerte Schiffsmann ausser den ihm in Abs. 1 § 72 S.O. gewährten Ansprüchen noch den Anspruch auf freie Zurückbeförderung (§§ 78 und 79 S.O.) nach dem Hafen der Ausreise (vergl. aber § 60 S.O.). Dem Kapitän ist es indessen freigestellt, dem Schiffsmanne anstatt dessen eine angemessene, im Streitfalle vom Seemannsamte vorläufig festzusetzende Vergütung zu gewähren. Verweigert der Kapitän sowohl freie Zurückbeförderung als eine angemessene Vergütung, so hat der Schiffsmann demzufolge nur noch einen Anspruch auf letztere (vergl. Abraham S. 34). Daneben ist dem Schiffsmanne, ganz abgesehen von der ihm nach § 72 Abs. 1 S.O. zustehenden und der bereits verdienten, eventuell nach § 80 S.O. zu berechnenden Heuer, auch noch die Heuer für die nach § 73 S.O. zu berechnende mutmassliche Dauer der Reise nach dem Rückbeförderungshafen zu bezahlen. Will der Schiffsmann, entgegen dem Willen des Kapitäns, nicht zurückbefördert werden, so fällt damit auch sein Anspruch auf freie Rückbeförderung und auf Heuer für die mutmassliche Dauer der Rückreise fort (vergl. Loewe S. 70). Nach der alten Seemannsordnung dagegen gebührte dem Schiffsmanne, abgesehen von dem Anspruch auf freie Zurückbeförderung, neben der verdienten Heuer noch die Heuer für 2 resp. 4 Monate, je nachdem er in einem europäischen oder aussereuropäischen Hafen entlassen wurde, jedoch nicht mehr, als er erhalten haben würde, wenn er erst nach Beendigung der Reise entlassen worden wäre. Die Dauer der Reise war grundsätzlich durch sachverständige Abschätzung festzustellen, nur die Feststellung für Segelschiffe hatte im Gesetze selber (§ 60) Aufnahme gefunden; diese konnte aber nur dann zur Anwendung gebracht werden, wenn nach dem Heuervertrage die Entlassung des Schiffsmanns in einem deutschen Hafen hätte erfolgen sollen. Ausserhalb des Reichsgebiets — anders alte Seemannsordnung § 71: im Auslande — darf aber der Kapitän einen Schiffs-

mann, sei er nun deutscher Staatsangehöriger oder Ausländer, nicht ohne Genehmigung des Seemannsamtes zurücklassen, gleichviel, ob der Kapitän nach § 70 S.O. zur Entlassung desselben berechtigt ist oder nicht: sog. Abandonnieren des Schiffsmanns: § 83 S.O. Ist das Seemannsamt der Ansicht, dass im Falle der Zurücklassung eine Hilfsbedürftigkeit des Schiffsmanns zu besorgen ist, so kann es die Erteilung der Genehmigung davon abhängig machen, dass der Kapitän gegen den Eintritt der Hilfsbedürftigkeit für einen Zeitraum bis zu drei Monaten Sicherstellung leistet. Nur dann ist diese Genehmigung nicht erforderlich, wenn der Schiffsmann mit der Zurücklassung einverstanden ist, kein Seemannsamt am Platze sich befindet und die Genehmigung eines anderen Seemannsamtes ohne Verzögerung der Reise nicht eingeholt werden kann, — eine Bestimmung, die der alten Seemannsordnung § 71 unbekannt war. Aber auch in diesem Falle bleibt der Rheder für die aus einer etwaigen Hilfsbedürftigkeit des Schiffsmanns während der nächsten 3 Monate erwachsenden Kosten haftbar. Mit Strafe bedroht die Seemannsordnung nun denjenigen Kapitän, der, abgesehen von § 83 Abs. 2 S.O., einen Schiffsmann ohne Genehmigung des Seemannsamts „im Auslande" zurücklässt: § 113 Ziff. 4 S.O. Nicht strafbar macht sich also der Kapitän, wenn er einen Schiffsmann ohne die erforderliche Genehmigung in den deutschen Schutzgebieten zurücklässt, denn diese gehören nach § 6 S.O. zum Inland. Da sie aber nicht zum Reichsgebiete gehören, so ist auch hier zur Zurücklassung die vorherige Genehmigung der zuständigen Behörde (vergl. § 5 S.O.) notwendig (vergl. auch oben S. 86).

Die Gründe, aus denen der Schiffsmann seine vorzeitige Entlassung verlangen kann, sind in der neuen Seemannsordnung um einige vermehrt worden. Da in § 74 S.O., der diese Gründe aufzählt, nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist, dass durch anderweitige Vereinbarung diese Gründe abgeändert resp. noch weitere Entlassungsgründe für den Schiffsmann festgesetzt werden können, so sind solche Vereinbarungen nach § 1 Abs. 2 S.O. ausgeschlossen. Bestritten ist es nun aber, ob § 626 B.G.B. hier subsidiäre Anwendung finden kann, wie Loewe S. 72 behauptet. Anderer Ansicht Brodmann S. 531, Leo S. 295, Knitschky S. 642. Zwar ist Loewe der Ansicht, dass weitere, aus den besonderen Verhältnissen des Schiffsdienstes herzuleitende Rücktrittsgründe für den Schiffsmann nicht zuzulassen seien, er glaubt aber, man müsse andere, hiermit nicht im Zusammenhang stehende Gründe, wenn sie wichtige im Sinne des § 626 B.G.B. seien, als vertragsauflösende (richtiger: als zum Rücktritt berechtigende) behandeln, da die Seemannsordnung, wie aus der ganzen Anlage des Gesetzes und der Begründung des § 1 hervorgehe, die aus dem Schiffsdienste sich ergebenden Rechtsverhältnisse erschöpfend regeln und das allgemeine bürgerliche Recht nur insoweit zur Anwendung bringen lassen wolle, als sie selbst keine Bestimmung treffe. Bei der Beantwortung dieser Frage ist natürlich von dem Spezialfalle des § 58 Abs. 2 S.O. abzusehen, wo dem Schiffsmanne das Recht gegeben ist, seine Entlassung zu fordern mit den für den Fall des § 74 Ziff. 1 S.O. vorgesehenen Wirkungen, wenn der Kapitän den vom Seemannsamte zur Beseitigung der in § 58 Abs. 1 S.O. genannten Beschwerdegründe getroffenen An-

ordnungen nicht nachkommt. Abzusehen ist auch von der Frage, ob die Verpflichtung zum Militärdienst dem Schiffsmanne das Recht verleiht, seine vorzeitige Entlassung zu verlangen, denn aus der einfachen Erwägung, dass die Erfüllung einer öffentlich-rechtlichen Pflicht nicht durch privatrechtliche Bestimmungen in Frage gestellt oder sogar vereitelt werden darf, ergibt sich, dass dem Schiffsmanne dieses Recht dann zugestanden werden muss, wenn er dem Beurlaubtenstande oder der Ersatzreserve angehört und nach angeordneter Mobilmachung ernstlich beabsichtigt, sofort in die Heimat zurückzukehren, um seiner militärischen Dienstpflicht zu genügen. Voraussetzung ist selbstredend, dass ihm auch die erforderlichen Mittel zu Gebote stehen. Mehr als die verdiente Heuer wird er aber mit Rücksicht auf die hier analog anwendbare Bestimmung des § 76 Abs. 2 Satz 1 S.O. nicht beanspruchen können: vergl. v. König S. 453, 401. Würde der Schiffsmann in diesem Falle also gegen den Willen des Kapitäns den Dienst verlassen, um seiner Militärpflicht zu genügen, so würde er sich nicht nur nicht einer Desertion schuldig machen, sondern sogar dem Gesetze gemäss handeln. Entsprechendes muss für alle Fälle gelten, in welchen die Erfüllung einer öffentlich-rechtlichen Pflicht des Schiffsmanns nur möglich ist, wenn er vom Heuervertrage entbunden wird, insbesondere für diejenigen Fälle, in welchen es sich um die Erfüllung einer öffentlich-rechtlichen Zeugnispflicht handelt. Aus diesem Grunde möchte ich selbst dann dem Schiffsmanne das Recht zugestehen, seine Entlassung zu fordern, wenn er wegen Erreichung des militärpflichtigen Alters pflichtgemäss zur Gestellung in die Heimat zurückkehren will, trotzdem er bei der Anheuerung bezw. Anmusterung wusste, dass und wann er sich zu gestellen habe, um seiner Militärpflicht Genüge zu leisten. Er wird jedoch in diesem Falle die verdiente Heuer nur dann beanspruchen können, wenn dem Kapitän resp. Rheder infolge der Entlassung kein Schaden erwächst. Andernfalls kann dieser vom Schiffsmanne vollen Schadensersatz fordern, denn der Schiffsmann konnte ja bei der Anheuerung resp. Anmusterung die Dauer des Dienstverhältnisses beliebig festsetzen. Anderer Ansicht Loewe S. 72, v. König S. 453.

Nunmehr komme ich zum eigentlichen Kernpunkte der zu behandelnden Frage! Kann der Schiffsmann ausser den in § 74 S.O. angegebenen Gründen seine Entlassung auch dann fordern, wenn ein wichtiger Grund im Sinne des § 626 B.G.B. vorliegt? Die Frage liegt hier insofern anders als in § 70 S.O., als letzterer Paragraph, wie aus § 72 S.O. hervorgeht, die Auflösung des Vertrags aus anderen als den in ihm angegebenen Gründen nicht hindert, sondern in einem solchen Falle dem Schiffsmanne nur die besonderen Rechte des § 72 S.O. gewährt, während die erschöpfende Regelung der den Schiffsmann seine Entlassung zu fordern berechtigenden Gründe in § 74 S.O. bedeuten würde, dass bei einer schuldhaften Vertragsauflösung aus einem andern Grunde Bestrafung des Schiffsmanns einzutreten hätte. Die Motive S. 72 scheinen dafür zu sprechen, dass § 74 S.O. nur diejenigen Gründe als „wichtige" anerkannt wissen will, welche in diesem Paragraphen ausdrücklich namhaft gemacht sind, allein die Motive für sich allein sind eben nicht entscheidend. Aus § 74 S.O. ergibt sich vielmehr nur, wie ich Loewe zugeben muss, dass aus den besonderen Verhältnissen

des Schiffsdienstes herzuleitende Rücktrittsgründe ausser den ausdrücklich genannten nicht zugelassen werden sollen, nicht aber auch, dass „wichtige" Gründe im Sinne des B.G.B. § 626 nicht als zum Rücktritt berechtigend angesehen werden dürfen. Anders als in § 70 S.O. möchte ich deshalb hier die subsidiäre Anwendbarkeit des § 626 B.G.B. zulassen. — Zu verneinen ist hienach die zur Zeit der Herrschaft der alten Seemannsordnung bestrittene Frage, ob der Schiffsmann, welcher sich in Friedenszeiten verheuert hat, nach Ausbruch des Krieges berechtigt ist, wegen drohender Gefahr seine Entlassung zu fordern.

„Um missverständlichen Auffassungen zu begegnen" (vergl. Motive zur alten Seemannsordnung S. 54), ist in § 74 Abs. 2 S.O. ausdrücklich bestimmt, dass der Wechsel des Rheders oder Kapitäns dem Schiffsmanne nicht das Recht gibt, seine Entlassung zu fordern. (Anders B.G.B. § 613, soweit der Rheder in Betracht kommt.) Diese Begründung der Motive ist insofern ungenau, als der Wechsel des Rheders dann einen Entlassungsgrund für den Schiffsmann bildet, wenn der neue Rheder — sei er nun Allein- oder Mitrheder — ein Ausländer ist, denn dann verliert das Schiff gemäss §§ 2, 3, 13 Abs. 3 des Gesetzes betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. Juni 1899 das Recht, die Reichsflagge zu führen. Dieser Rücktrittsgrund rechtfertigt sich schon deshalb, weil der Schiffsmann, welcher sich für ein deutsches Schiff verheuert hat, nicht für verpflichtet erachtet werden kann, auf einem irgend einer fremden Nation angehörigen und deren Gesetzen unterworfenen Schiffe den Vertrag zu erfüllen, überdies erheischt auch das nationale Interesse eine solche Vorschrift (vergl. Motive zur alten Seemannsordnung S. 53). Der Schiffsmann darf im Falle des Flaggenwechsels auch im Auslande gegen den Willen des Kapitäns den Dienst verlassen, ohne dass vorher eine vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes erforderlich wäre, da nach Ansicht des Gesetzgebers dieser Fall meist sehr klar liegen wird, sodass es kaum zu Streitigkeiten kommen dürfte. In allen andern Fällen dagegen muss vor dem Verlassen des Dienstes eine solche Entscheidung herbeigeführt werden, wenn der Kapitän sich weigert, in die Auflösung des Dienstverhältnisses einzuwilligen, sofern das Schiff zu der massgebenden Zeit sich im Auslande (vergl. § 6 S.O.) aufhält. Verlässt der Schiffsmann den Dienst vorher, so ist der Kapitän berechtigt, die Massregeln des § 91 (vergl. § 34) S.O. gegen ihn zur Anwendung zu bringen, der Schiffsmann würde sich also disziplinarischen, ja sogar Strafmassregeln aussetzen: § 95 S.O. Im Inlande, zu dem nach § 6 S.O. auch die Schutzgebiete zählen, dagegen ist eine vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes nicht vorgeschrieben. Nach der alten Seemannsordnung § 64 kam es, anders als in § 77 der neuen Seemannsordnung, nicht darauf an, ob der Kapitän die Entlassung verweigerte oder nicht, in allen Fällen der Entlassung des Schiffsmanns im Auslande war vielmehr eine vorherige Entscheidung des Seemannsamtes erforderlich.

Was nun die weiteren, in § 74 S.O. aufgezählten, den Schiffsmann seine Entlassung zu fordern berechtigenden Gründe anbelangt, so ist zunächst hervorzuheben, dass die Fälle in Ziff. 1, 4 und 5, wie auch der eben besprochene Fall in Ziff. 2 dieses Paragraphen, ohne Rücksicht darauf getroffen sind, ob der Schiffsmann auf bestimmte

oder unbestimmte Zeit oder für eine Reise oder gar auf Lebenszeit angeheuert ist, während Ziff. 3 § 74 S.O. nur für die Anheuerung für eine Reise in Betracht kommen kann. Im einzelnen ist folgendes zu bemerken. Der Schiffsmann kann seine Entlassung fordern:

1) Wenn sich der Kapitän einer schweren Verletzung seiner Pflichten gegen den Schiffsmann, insbesondere durch Misshandlung oder Duldung solcher seitens anderer Personen der Schiffsbesatzung, durch grundlose Vorenthaltung von Speise und Trank oder durch Verabreichung verdorbenen Proviants schuldig macht. Dabei ist zu betonen, dass nicht jede Misshandlung seitens des Kapitäns oder Duldung solcher seitens anderer Personen der Schiffsbesatzung durch den Kapitän als schwere Verletzung seiner Pflichten gegen den Schiffsmann anzusehen ist, ebensowenig wie jede grundlose Vorenthaltung von Speise und Trank oder jede Verabreichung verdorbenen Proviants (vergl. auch Prot. zur alten Seemannsordnung S. 2004). Dass die Pflichtverletzung eine vorsätzliche sein müsse, wird aber nicht verlangt, sie kann auch auf Fahrlässigkeit beruhen. Da die Vorenthaltung von Speise und Trank in den Fällen der §§ 57 und 91 S.O. vom Gesetze zugelassen ist, kann hier natürlich ein Rücktrittsrecht des Schiffsmanns nicht gegeben sein. In der alten Seemannsordnung nicht aufgeführt als Beispiel einer schweren Verletzung der Pflichten des Kapitäns gegen den Schiffsmann war die Verabreichung verborbenen Proviants, es unterliegt aber keinem Zweifel, dass auch schon vor der neuen Seemannsordnung hierin ein Rücktrittsgrund für den Schiffsmann zu erblicken war: vergl. Abraham S. 34, anderer Ansicht wohl die Motive S. 74. Nicht als genügender Grund zum Rücktritt galt dagegen in der alten Seemannsordnung die Duldung von Misshandlungen seitens Personen der Schiffsbesatzung durch den Kapitän. Dieser Fall kam deshalb in die neue Seemannsordnung herein, weil die Schiffsleute, und zwar, wie auch von konsularischen Stellen aus bestätigt wurde, nicht ohne Grund, darüber sich beschwert hatten, dass sie vielfach durch andere Mitglieder der Schiffsbesatzung als den Kapitän, insbesondere durch Vorgesetzte im dienstlichen Verkehr misshandelt werden, ohne dass der Kapitän zum Einschreiten geneigt sei. Vergl. noch §§ 84 und 111; 54, 56, 99, 112, 113 Ziff. 3 und 114 Ziff. 12 S.O.

2) Wenn nach Beendigung der Ausreise eine Zwischenreise beschlossen, oder wenn eine Zwischenreise beendigt ist, sofern seit dem Dienstantritte ein oder ein und ein halbes Jahr verflossen ist, je nachdem das Schiff in einem europäischen (§ 82 S.O.) oder in einem nichteuropäischen Hafen sich befindet: § 74 Ziff. 3 S.O. Nach der alten Seemannsordnung § 61 wie auch nach § 69 des Entwurfs stand dieses Rücktrittsrecht dem Schiffsmanne nur zu, wenn seit dem Dienstantritte zwei resp. drei Jahre verstrichen waren. Mit Rücksicht auf die Entwicklung der Dampfschiffahrt wurden jedoch die kürzeren Fristen des § 74 Ziff. 3 S.O. als vollständig ausreichend gewählt: vergl. Komm.-Ber. S. 52. Unter allen Umständen muss nun der Schiffsmann bis zur Beendigung der Ausreise im Dienste bleiben, wenn nicht sein auf bestimmte Zeit geschlossener Heuervertrag bereits vorher abgelaufen (vergl. § 67 S.O.) oder sein für unbestimmte Zeit eingegangenes Dienstverhältnis nach § 28 Abs. 3 S.O. schon früher zu Ende gegangen ist.

Ist aber zur Zeit der Beendigung der Ausreise der Vertrag noch in Kraft, so kann der Schiffsmann bei einer Reisedauer von mehr als ein resp. eineinhalb Jahren seine sofortige Entlassung fordern, wenn nicht unverzüglich die Rückreise angeordnet, sondern beschlossen wird, noch eine Zwischenreise zu machen (§ 75 Ziff. 2 S.O.). Diese Bestimmung kann natürlich nur Anwendung finden bezüglich des für eine Reise geheuerten Schiffsmanns; hat dagegen ein Schiffsmann auf bestimmte Zeit sich verpflichtet, so muss er diese Zeit hindurch im Dienste verbleiben (§ 75 Ziff. 1 S.O.). Als Verheuerung auf bestimmte Zeit wird es jedoch nicht angesehen, wenn der Vertrag des Schiffsmanns auf unbestimmte Zeit lautet oder die allgemeine Bestimmung enthält, dass nach Beendigung der Ausreise der Dienst für alle Reisen, welche noch beschlossen werden möchten, fortzusetzen sei. Trotz einer derartigen Verheuerung ist also der Schiffsmann befugt, nach dem Ablaufe von ein resp. eineinhalb Jahren vom Vertrage zurückzutreten. Dies wird nicht der Fall sein bei einer Verheuerung auf Lebenszeit, bei welcher der Schiffsmann verpflichtet sein wird, mindestens fünf Jahre im Dienste zu verbleiben (vergl. § 624 B.G.B.). Aus der Tatsache allein, dass die Heuer in Bausch und Bogen bedungen ist, folgt andererseits aber nicht ohne weiteres die Beschränkung des Vertrags auf eine bestimmte Reise und der Ausschluss der Verpflichtung des Schiffsmanns, etwaigen Weisungen des Rheders in Betreff von Zwischenreisen Folge zu geben. Es ist wohl zulässig, die Verpflichtung des Schiffsmanns, Zwischenreisen mitzumachen, auszuschliessen, diese Klausel muss indessen ausdrücklich in den Heuervertrag aufgenommen sein. — Ebenso kann der Schiffsmann seine Entlassung fordern, wenn nach Beendigung einer Zwischenreise bereits ein resp. ein und ein halbes Jahr seit seinem Dienstantritt verstrichen ist und das Schiff nicht bereits auf der Rückreise sich befindet resp. dieselbe nicht sofort angeordnet wird (§ 74 Ziff. 3 in Verbindung mit § 75 S.O.). Macht der Schiffsmann aber von seinem Rücktrittsrechte keinen Gebrauch, so dauert der ursprüngliche Vertrag fort (vergl. R.G., Band 20, S. 187), eventuell tritt auch eine Erhöhung von Heuer und Rang ein (vergl. § 52 S.O.). — Hat der Schiffsmann auf bestimmte Zeit sich verheuert, so kann er seine Entlassung nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen dann fordern, wenn eine ganz andere als die im Vertrage bezeichnete Reise gemacht werden soll, denn hierdurch wird der Vertragsgegenstand geändert und dies zu tun, steht keinem Kontrahenten zu.

3) Wenn das Schiff nach einem Hafen bestimmt ist oder einen Hafen anlaufen soll, der schon zur Zeit der Anmusterung durch Pest, Cholera oder Gelbfieber verseucht war, sofern nicht dem Schiffsmanne bei der Anmusterung dieser Hafen und die Verseuchung mitgeteilt worden ist: § 74 Ziff. 4 S.O. Hat eine Anmusterung nicht stattgefunden, so muss der Zeitpunkt der Anheuerung massgebend sein (vergl. § 13 S.O.). Dass die Mitteilung des Hafens und seiner Verseuchung dem Schiffsmanne gemacht worden ist, hat der Rheder resp. Kapitän nachzuweisen. Uebrigens wird man trotz des entgegenstehenden Wortlauts des Gesetzes von der Tatsache der Mitteilung dann ganz absehen müssen, wenn der Schiffsmann zur Zeit der Anmusterung bezw. An-

heuerung weiss, dass der Hafen, welchen das Schiff nach der Angabe des Rheders oder Kapitäns anlaufen soll, verseucht ist. Die Richtigkeit dieser Auffassung ergibt sich aus der ratio legis. Die Schwierigkeit wird hiebei aber darin liegen, dass der Rheder resp. Kapitän den Beweis für die Kenntnis des Schiffsmanns von diesem Umstande zu erbringen hat. Hat die Verseuchung bereits aufgehört zu der Zeit, als der Schiffsmann von dem Kündigungsrechte Gebrauch machen will, so fällt der Anspruch auf Entlassung natürlich fort. Wird erst während der Reise beschlossen, einen nach Ziff. 4 § 74 S.O. verseuchten Hafen anzulaufen, so steht dem Schiffsmanne der Rücktritt frei, wenn dieser Hafen schon zur Zeit der Anmusterung resp. Anheuerung verseucht war, und dies auch dann, wenn der Rheder bezw. Kapitän damals nicht im Stande war, dem Schiffsmanne den Hafen und dessen Verseuchung mitzuteilen. Darauf, ob das Schiff schon zur Zeit der Anmusterung resp. Anheuerung bestimmt war, den verseuchten Hafen anzulaufen, kommt es also nicht an. Aber wenn der Rheder oder Kapitän bei der Anmusterung im Heimatshafen keine Kenntnis von der Verseuchung hat, sind die Ansprüche des Schiffsmanns nicht so umfassend wie sonst (vergl. § 76 Abs. 2 S.O.). — Als verseucht im Sinne des § 74 Ziff. 4 S.O. gilt nun ein Hafen, in dem ein Pest-, Cholera- oder Gelbfieberherd vorhanden ist. Das Vorhandensein eines Choleraherdes wird amtlich festgestellt (vergl. die internationale Vereinbarung betr. Massregeln gegen die Cholera vom 15. April 1893). Einen Pestherd wird man dann als vorhanden ansehen dürfen, wenn die Ein- und Durchfuhr von Waren und Gebrauchsgegenständen aus dem Hafen wegen Verseuchung mit Pest verboten oder beschränkt wird auf Grund der §§ 24 und 25 des Gesetzes betr. die Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten vom 30. Juni 1900. Hinsichtlich des Gelbfiebers ist ein solches Verbot nach §§ 1 und 24 des eben zitierten Gesetzes zwar auch möglich, allein in praxi wird von dieser Möglichkeit eben kein Gebrauch gemacht (vergl. Prot. S. 4840 ff.), und man wird hier deshalb zu dem allerdings unsicheren Resultate kommen, dass ein Gelbfieberherd dann als vorhanden anzunehmen ist, wenn diese Seuche in dem betreffenden Hafen nicht nur vereinzelt auftritt, sondern bereits eine grössere Ausdehnung erlangt hat. Im Streitfalle steht die Entscheidung dem Seemannsamte zu.

4) Wenn der Schiffsmann beabsichtigt, sich für die Maschinisten-, Steuermanns- oder „Schiffer"prüfung vorzubereiten oder eine ihm nachweislich angebotene Stellung als Kapitän anzunehmen, sofern er einen geeigneten Ersatzmann stellt und durch den Wechsel dem Schiffe kein Aufenthalt entsteht. Ob der vorgeschlagene Ersatzmann geeignet ist, entscheidet im Streitfalle das nächste Seemannsamt: § 74 Ziff. 5 S.O. Dieser Fall ist in der alten Seemannsordnung nicht enthalten, wohl aber war er bereits dem preussischen Gesetze vom 26. März 1864 bekannt. Entscheidend für seine Nichtaufnahme in die alte Seemannsordnung war die Erwägung, dass es sich in den betreffenden Fällen um Glieder der Mannschaft handle, welche der Regel nach als Steuermann oder sonstiger Schiffsoffizier eine auf besonderem Vertrauen beruhende Stellung einnehmen und dass dem Rheder nicht statt einer von ihm oder dem Kapitän demgemäss mit besonderer Sorgfalt aus-

gewählten Persönlichkeit eine andere aufgedrungen werden dürfe (vergl. Motive zur alten Seemannsordnung S. 54). Diese Bedenken sind in der neuen Seemannsordnung dadurch weggefallen, dass die Entscheidung darüber, ob der gestellte Ersatzmann die erforderlichen Qualifikationen besitzt, im Streitfalle dem Seemannsamte überwiesen ist. Ist für den Ersatzmann eine höhere Heuer zu bezahlen, als der entlassene Schiffsmann sie hatte, so werden die Mehrkosten von dem die Entlassung fordernden Schiffsmanne zu ersetzen sein.

Im Inlande kann der Schiffsmann, wenn er von seinem Rücktrittsrechte Gebrauch macht, ohne weiteres den Dienst verlassen, ohne sich strafbar zu machen oder Disziplinarmassregeln unterwerfen zu müssen. Im Auslande dagegen muss er, vom Falle des Flaggenwechsels abgesehen, bei Vermeidung von Strafe (vergl. § 95 S.O.) zuerst eine vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes herbeiführen, wenn der Kapitän mit der Dienstaufgabe seitens des Schiffsmanns nicht einverstanden ist, und zwar aus dem Grunde, weil der Schiffsmann die Rücktrittsgründe des § 74 S.O. nicht nur als Vorwand der Desertion benützen soll. Ist der Kapitän aber einverstanden, so kann der Schiffsmann auch im Auslande ohne weiteres das Schiff verlassen. Hieraus ergibt sich, dass § 83 S.O. keine Anwendung leiden darf auf diejenigen Fälle, in welchen dem Schiffsmanne ein Anspruch auf Entlassung zugestanden ist. § 83 S.O. ist demnach nur dann anwendbar, wenn der Kapitän von seinem Rechte Gebrauch machen will, den Schiffsmann von Bord des Schiffes zu bringen, sei es nun zwecks Aufnahme desselben in eine Krankenanstalt, sei es zwecks definitiver Entlassung aus dem Dienste, wie auch dann, wenn der Kapitän ihn ohne solchen Grund entlässt. Ob der Fall des § 77 S.O. vorliegt oder der des § 83 S.O., kann natürlich nicht den Parteien zur Entscheidung überlassen bleiben, diese Entscheidung liegt vielmehr in den Händen des Seemannsamtes.

Beim Schweigen der Seemannsordnung hat die Ausübung des Rücktrittsrechtes durch den Schiffsmann nach den Regeln des Bürgerlichen Gesetzbuchs, d. h. durch Erklärung gegenüber dem Rheder zu erfolgen (vergl. §§ 349, 130 ff. B.G.B.). Ueber die nähere Begründung s. oben S. 28 ff. Der Kapitän kann dem Schiffsmanne eine angemessene Frist setzen zur Ausübung dieses Rechts. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so besteht der Vertrag fort, insbesondere liegt also im Falle der Ziff. 3 § 74 S.O. nicht der Abschluss eines neuen Vertrags vor, der mit dem früheren identischen Inhalt hat (vergl. R.G., Band 20 S. 187) Abgesehen davon wird man aber verlangen dürfen, dass der Schiffsmann seinen Anspruch auf Entlassung sofort geltend macht, denn sonst hätte er immer eine Waffe gegen den Rheder resp. Kapitän und könnte so lange mit seiner Rücktrittserklärung warten, bis solche diesen Personen recht unangenehm werden könnte. Dies ist von Wichtigkeit natürlich nur dann, wenn dem Rheder resp. Kapitän der Rücktrittsgrund nicht bekannt ist. Jedoch wird man dem Schiffsmanne das Zugeständnis machen dürfen, dass er erst in einem solchen Hafen die Rücktrittserklärung abzugeben verpflichtet ist, in welchem ihm die Möglichkeit gegeben ist, neue Arbeit zu finden. — Ist der Schiffsmann noch nicht angemustert, so darf er beim Vorliegen

eines Rücktrittsgrundes die Anmusterung verweigern, ohne sich nach § 107 Ziff. 2 S.O. strafbar zu machen. Ist er bereits angemustert, so kann er nicht gemäss § 33 S.O. zur Diensterfüllung gezwungen werden.

Fordert der Schiffsmann seine Entlassung aus einem der in Ziff. 1 und 2 § 74 S.O. erwähnten Gründe, so stehen ihm nach § 76 S.O. die Rechte des § 72 S.O. zu und zwar ohne Rücksicht darauf, ob er für die Reise oder auf bestimmte oder unbestimmte Zeit angeheuert ist, trotzdem § 72 S.O. sonst nur für den für eine Reise angeheuerten Schiffsmann gilt. In den übrigen Fällen des § 74 S.O. dagegen kann der Schiffsmann nicht mehr als die verdiente Heuer beanspruchen, insbesondere hat er also keinen Anspruch auf freie Zurückbeförderung, es sei denn, dass im Falle des § 74 Ziff. 4 S.O. der Rheder, sein Vertreter (§ 12 Abs. 2 S.O.) oder der Kapitän bei der Anmusterung im Heimatshafen, oder der Kapitän in einem andern Hafen von der Verseuchung Kenntnis hatten, mag nun der verseuchte Hafen von Anfang an oder erst nachträglich als Bestimmungs- oder Anlaufehafen bezeichnet worden sein. Dass dies der Fall ist, muss der Schiffsmann nachweisen. Gelingt ihm dieser Nachweis, so stehen ihm die Rechte des § 72 S.O. zu, ebenso wie in den Fällen des § 74 Ziff. 1 und 2 S.O. Stellt sich aber im Prozess heraus, dass der Schiffsmann kein Recht zum Rücktritt hatte, so hat er dem Rheder vollen Schadensersatz zu leisten: Vertragsbruch des Schiffsmanns: vergl. insbesondere §§ 93 ff. S.O. — Der Grund für die verschiedene Behandlung der Fälle des § 74 S.O. ist der, dass bei Ziff. 1 und 2 dem Schiffsmanne ohne sein Zutun ein berechtigter Grund zum Rücktritte gegeben wird, während bei Ziff. 3 bis 5 aus Billigkeitsrücksichten nicht von ihm verlangt wird, den Vertrag einzuhalten, falls er dies in seinem Interesse findet.

Kündigt endlich der Schiffsmann das Dienstverhältnis auf Grund des § 626 B.G.B., so kann er gemäss § 628 B.G.B. einen seinen bisherigen Leistungen entsprechenden Teil der ihm vertragsmässig zustehenden Vergütung verlangen. Loewe S. 75 gewährt ihm ausserdem unter Berufung auf § 628 Abs. 2 B.G.B. einen Anspruch auf Ersatz des durch die Aufhebung des Dienstverhältnisses entstehenden Schadens, wenn der Rücktritt durch vertragswidriges Verhalten des Kapitäns resp. Rheders veranlasst ist. Dies kann meines Erachtens nur für den auf bestimmte Zeit geheuerten Schiffsmann gelten, denn aus § 72 S.O. ergibt sich, dass dem für eine Reise geheuerten Schiffsmanne im Falle seiner ungerechtfertigten Entlassung unter keinen Umständen weitergehende Ansprüche zustehen sollen als sie § 72 S.O. ihm zuspricht. Es kann doch keinen Unterschied ausmachen, ob der Kapitän den Schiffsmann ohne jeden Grund entlässt oder ob der Schiffsmann wegen vertragswidrigen Verhaltens des Kapitäns seine Entlassung fordert! Ich komme demnach zu dem Resultate, dass der für eine Reise geheuerte Schiffsmann keine grösseren als die in § 72 S.O. genannten Ansprüche gegen den Kapitän resp. Rheder geltend machen kann. Diese Ansprüche muss er aber geltend machen können, ohne dass er zur Liquidierung seines Schadens verpflichtet wäre. Nimmt der Schiffsmann dagegen seine Entlassung, ohne durch vertragswidriges Verhalten

des Kapitäns resp. Rheders dazu veranlasst zu sein, aber doch aus einem wichtigen Grunde im Sinne des § 626 B.G.B., so steht ihm ein Anspruch auf die nach § 628 Abs. 1 Satz 1 B.G.B. ihm gebührende Vergütung insoweit nicht zu, als seine bisherigen Leistungen infolge der Kündigung für den Kapitän resp. Rheder kein Interesse haben. Vorschüsse über den Betrag der verdienten Heuer hinaus sind zurückzuerstatten.

Wie die Anmusterung den Abschluss des Heuervertrags voraussetzt, so setzt die Abmusterung voraus, dass das Dienstverhältnis zu Ende gegangen ist. Die Abmusterung besteht nach § 18 S.O. in der Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses seitens des Kapitäns und der aus diesem Verhältnis ausscheidenden Mannschaft vor einem Seemannsamte. Aus dieser Bestimmung folgert Lewis S. 191 mit Unrecht, dass die Aufhebung durch Vertrag erfolgt sein müsse und führt zur Begründung seiner Ansicht an, der „Paragraph spreche von der Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses seitens des Schiffers und der Schiffsmannschaft". Ich gestehe offen, dass ich in diesen Worten mit dem besten Willen nicht einen Grund für seine sonderbare Auffassung finden kann, eine Auffassung, die den Zweck der Abmusterung zu vereiteln nur zu geeignet ist. Meines Erachtens zeigt sich die Abmusterung gerade in den Fällen der einseitigen Vertragsaufhebung in ihrer vollen Bedeutung: Sie ist vorgeschrieben im öffentlichen wie im privaten Interesse und bezüglich des letzteren hier allein interessierenden Punktes erhält das Seemannsamt durch die Abmusterung ja Gelegenheit, von den gegenseitigen Ansprüchen der Schiffsleute und des Kapitäns sich Kenntnis zu verschaffen und Streitigkeiten derselben beizulegen oder zu entscheiden (Motive zur alten Seemannsordnung S. 38 ff.). Ich kann auch nicht verstehen, wie die Vornahme der Anmusterung nach Abschluss eines jeden Heuervertrags vorgeschrieben sein sollte, wenn die Abmusterung, deren Bewirkung ein geordnetes Wirken der Seemannsämter erst ermöglicht, nur bei vertragsmässiger Beendigung dieses Vertrages stattzufinden hätte. Auffallend ist es, dass die gesamte Literatur auf diese Frage bis jetzt noch nicht eingegangen ist.

Zum Schlusse dieses Paragraphen soll noch Stellung genommen werden zu der Frage, ob die formelle Abmusterung eine Aufhebung des Diensvertrags begründet. Endemann S. 116 ist der Ansicht, dass die Abmusterung ein selbständiger Aufhebungsgrund nicht ist, anderer Ansicht sind Abraham S. 31 und Loewe S. 25. Der Wortlaut des Gesetzes (§ 18 Satz 2) spricht für Endemann, denn es ist dort gesagt, dass die Abmusterung erfolgen müsse, sobald das Dienstverhältnis beendigt sei; allein im Falle einer ohne vorhergehende Vertragsbeendigung vorgenommenen Abmusterung muss man doch sagen, dass die Parteien damit zugleich auch von ihrem Vertragsverhältnisse entbunden sein wollten, dass in dem Augenblicke, da sie zur Vornahme der Abmusterung vor dem Seemannsamte sich einfanden, eine stillschweigende, vertragsmässige Beendigung des Dienstverhältnisses stattgefunden habe. Nicht die Abmusterung als solche bewirkt also die Auflösung des Dienstverhältnisses, sondern die in ihr liegende stillschweigende Vereinbarung der beteiligten Parteien.

Wie die Anmusterung, so ist auch die Abmusterung von Einfluss auf die aus dem Heuervertrage entspringenden Rechte und Pflichten des Rheders und des Schiffsmanns: So darf der Schiffsmann vor der Abmusterung ohne Erlaubnis des Kapitäns oder eines Schiffsoffiziers das Schiff nicht verlassen (§ 34 Abs. 3 S.O.), so erstreckt sich die Verpflichtung des Rheders zur Gewährung von Beköstigung und Wohnung grundsätzlich bis zur Abmusterung (§§ 54 und 55 S.O.). Vergl. ferner § 46 S.O. über die Auszahlung des Heuerguthabens.

§ 7.

Besonderheiten des Heuervertrags der Schiffsoffiziere.

„Auf die Schiffsoffiziere finden die für die Schiffsmannschaft oder den Schiffsmann geltenden Vorschriften Anwendung, soweit nicht ausdrücklich ein anderes festgesetzt ist."

Nach dieser wichtigen, in § 3 Abs. 2 S.O. enthaltenen Bestimmung gelten also alle bisher über den Heuervertrag des Schiffsmanns gemachten Ausführungen auch für das Dienstverhältnis der Schiffsoffiziere, soweit nicht das Gesetz eine Abweichung hievon statuiert. Aufgabe dieses Paragraphen wird es deshalb sein, nach einer kurzen Ausführung über den Begriff des Schiffsoffiziers diese „ausdrücklichen" Festsetzungen der Seemannsordnung anzuführen und zu besprechen.

Weder das Handelsgesetzbuch, das die Schiffsoffiziere in den §§ 481, 517, 518, 522 und 685 erwähnt, noch auch die Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872, die in den §§ 3, 47, 52, 84, 96 und 102 von denselben spricht, geben eine Definition des Begriffs des Schiffsoffiziers. Erst die neue Seemannsordnung hebt die Schiffsoffiziere mit Rücksicht auf ihre dienstliche und soziale Stellung aus der Schiffsmannschaft heraus und schiebt sie im Gegensatze zur alten Seemannsordnung als eine besondere Gruppe der Schiffsbesatzung zwischen Kapitän und Schiffsmannschaft ein. Sie folgt jedoch nicht der von der Literatur zur alten Seemannsordnung allgemein angenommenen Begriffsbestimmung, wornach als Schiffsoffizier derjenige anerkannt wurde, welcher auf dem Schiffe ein Kommando führte, welcher auf dem Schiffe mit einer gewissen Dienst- oder Kommandogewalt ausgestattet war (vergl. z. B. Lewis S. 180, Boyens S. 450, Schaps S. 159, Motive zur neuen Seemannsordnung S. 57), sie rechnet vielmehr in § 2 Abs. 2 zu den Schiffsoffizieren nur diejenigen zur Unterstützung des Kapitäns in der Führung des Schiffs bestimmten Angestellten, welche zur Ausübung ihres Dienstes eines staatlichen Befähigungsnachweises bedürfen. In Satz 2 dieses Absatzes fügt sie aber bei, dass ausserdem auch die Aerzte, Proviant- und Zahlmeister als Schiffsoffiziere „gelten", d. h. die Rechte und Pflichten von Schiffsoffizieren haben sollen. Schiffsoffizier im Sinne der Seemannsordnung ist also, ganz ohne Rücksicht auf die von ihm geführte Amtsbezeichnung, nur derjenige Angestellte, welcher dazu berufen ist, den Kapitän in der Führung, Leitung des Schiffes zu unterstützen. Diese Aufgabe besteht in der Leitung des Decksdienstes, insbesondere von der Kommandobrücke aus, und bei

Dampfern auch in der Leitung der Maschine: vergl. Motive S. 38. Dies eine Erfordernis genügt aber noch nicht, es muss noch dazu kommen, dass die Befähigung zu den eben erwähnten Arbeiten durch eine staatliche Prüfung nachgewiesen ist. Mit der Hinzufügung dieses zweiten Moments bezweckt die Seemannsordnung, den Anschauungen der Schiffahrtskreise entsprechend, den Rang und die Befugnisse als Schiffsoffizier einem engeren Kreise von Personen vorzubehalten, deren dienstliche Stellung ein solches Mass von Verantwortlichkeit und Bildung verlangt, wie es nur von denjenigen erreicht zu werden pflegt, welche die Befähigung dazu durch eine staatliche Prüfung dargetan haben. Unter anderem werden durch diese Regelung die sog. Bestleute auf den kleineren Segelschiffen von der Gruppe der Schiffsoffiziere ausgeschlossen. Beide Erfordernisse dagegen liegen vor bei den Steuerleuten und Maschinisten, die nach § 31 Abs. 1 R.Gew.O. über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde sich auszuweisen haben. Die auf Grund dieses Nachweises erteilten Zeugnisse gelten für das ganze Deutsche Reich. In Abs. 2 dieses Paragraphen ist die Erlassung der Vorschriften über den Nachweis der Befähigung dem Bundesrat vorbehalten worden, der denn auch allmählich folgende Bekanntmachungen hat ergehen lassen, durch welche mehrere bereits früher erfolgte Verordnungen ausser Kraft gesetzt worden sind:

1) die Bekanntmachung betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte vom 16. Oktober 1902;
2) die Bekanntmachung betr. die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren vom 16. Juni 1903;
3) die Bekanntmachung betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 16. Januar 1904 und
4) die Bekanntmachung betr. die Besetzung der Seefischereifahrzeuge mit Schiffsführern und Maschinisten vom 5. Mai 1904.

Ein weiterer Begriff als der des Schiffsoffiziers ist der des „Vorgesetzten“ oder „Dienstvorgesetzten“ in den §§ 3 und 34 S.O. Dieser Begriff nähert sich sehr dem des Schiffsoffiziers der alten Seemannsordnung, ohne jedoch identisch mit ihm zu sein. Vorgesetzter ist nämlich jeder, der innerhalb seines Dienstzweiges den ihm unterstellten Schiffsleuten Befehle zu erteilen berechtigt ist. Diese Vorgesetzten werden vom Kapitän bestimmt und sind durch Aushang bekannt zu machen.

Nunmehr kann auf die Abweichungen des Heuervertrags des Schiffsoffiziers von dem des Schiffsmanns eingegangen werden. Die alte Seemannsordnung enthielt hierüber, soweit die auch hier allein zu besprechende privatrechtliche Seite des Heuervertrags in Betracht kommt, nur die eine Bestimmung, dass das Beschwerderecht wegen Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder wegen ungenügenden oder verdorbenen Proviants jedem einzelnen Schiffsoffizier zustehe: vergl. § 47 der alten Seemannsordnung mit dem die gleiche Bestimmung enthaltenden § 58 der neuen Seemannsordnung. Wenn die neue Seemannsordnung es bei

dieser einen Abweichung auch nicht bewenden lässt, so ist doch zu betonen, dass die wichtigsten Bestimmungen über die privatrechtliche Seite des Heuervertrags, insbesondere die Vorschriften über Heuerzahlung, die Ansprüche auf Verpflegung und Heilbehandlung in Krankheitsfällen, für die Schiffsoffiziere genau ebenso gelten, wie für die Schiffsmannschaft. Im einzelnen ist nun aber zu bemerken:

Bei den besonderen Verabredungen mit Schiffsoffizieren kann die Eintragung in die Musterrolle auf die Wiedergabe des wesentlichen Inhalts dieser oft sehr eingehenden Verabredungen beschränkt werden, um die Musterrolle nicht mit der wörtlichen Wiedergabe derselben zu belasten.

Wie der Schiffsmann ist natürlich auch der Schiffsoffizier verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anordnungen des Kapitäns unweigerlich Gehorsam zu leisten und zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten, auch wenn der betreffende Dienst zu den Obliegenheiten eines Schiffsmanns gehören oder vertragsmässig von einem andern Schiffsoffiziere zu verrichten sein würde. Ob ein Schiffsoffizier verpflichtet ist, den Anordnungen eines andern Schiffsoffiziers in der von § 34 S.O. bestimmten Weise Gehorsam zu leisten, bestimmt sich nach den vom Rheder oder Kapitän getroffenen besonderen Festsetzungen, die das dienstliche Verhältnis der Schiffsoffiziere untereinander, insbesondere das Verhältnis zwischen Offizieren verschiedener Dienstzweige zu regeln bestimmt sind: § 3 Abs. 3 S.O. Kraft zwingenden Rechts ist jedoch auf Dampfschiffen während der Ausübung des Wachtdienstes der wachthabende Maschinist dem wachthabenden Steuermann insofern untergeordnet, als er die von diesem nach der Maschine gegebenen Befehle auszuführen hat.

Ebenso wie der Schiffsmann darf auch der Schiffsoffizier ohne Erlaubnis des Kapitäns das Schiff bis zur Abmusterung nicht verlassen. Der Kapitän kann natürlich das Recht der Urlaubserteilung dem einen oder andern Schiffsoffizier delegieren, sei es nun allgemein, sei es nur für einen Spezialfall. So ist es möglich, dass ein Schiffsoffizier bei einem andern Schiffsoffizier um Urlaub nachzusuchen hat, wenn er an das Land zu gehen wünscht.

Die Vorschriften des § 35 S.O. über die Arbeitszeit des Schiffsmanns an Werktagen im Hafen oder auf der Rhede leiden auf die Schiffsoffiziere keine Anwendung, denn diese müssen nicht nur auf hoher See, sondern auch im Hafen, wo sich gerade die von den einzelnen Offizierschargen zu erledigenden Geschäfte zusammendrängen, dem Kapitän in höherem Masse zur Verfügung stehen. Andererseits erfordert das öffentliche Interesse gebieterisch, dass die Schiffsoffiziere während des Aufenthalts im Hafen oder auf der Rhede nicht so überanstrengt werden, dass sie bei der Weiterfahrt nicht mehr im Stande sind, ihre Pflicht voll und ganz zu erfüllen. Man denke nur an den Zusammenstoss der „Crathie“ mit der „Elbe“, der dadurch verursacht wurde, dass der wachthabende Offizier des englischen Schiffes vor Uebermüdung infolge zu anstrengenden Dienstes im letzten Hafen eingeschlafen war! Diesem Gesichtspunkte Rechnung tragend, bestimmt die Seemannsordnung in § 35 Abs. 2, dass den Schiffsoffizieren im Hafen oder auf der Rhede eine Ruhezeit von mindestens 8 Stunden

innerhalb jeder 24 Stunden zu gewähren sei. Diese Ruhezeit braucht nicht auf einen Kalendertag zu fallen, sie muss aber innerhalb jeder auf das Eintreffen des Schiffes folgenden 24stündigen Zeiträume gewährt werden. Der Entwurf hatte mit Rücksicht darauf, dass die Maschinisten während des Stilleliegens des Schiffes im Hafen von selbst eine ausreichende Ruhepause zu haben pflegen, diese Bestimmung nur auf die mit der Ueberwachung des Löschens und Ladens betrauten Offiziere des Decksdienstes angewendet wissen wollen, die Kommission dehnte sie jedoch, um ganz sicher zu gehen, auf sämtliche Schiffsoffiziere aus.

Die Arbeitszeit auf See ist für die Schiffsoffiziere in derselben Weise geregelt wie für die Schiffsmannschaft, grundsätzlich haben also auch die Schiffsoffiziere Wache um Wache zu gehen. Nur für die Maschinisten wird der Dienst bei Dampfschiffen in transatlantischer Fahrt in drei Wachen eingeteilt. Ein Unterschied zwischen der Verpflichtung der Schiffsmannschaft und der der Schiffsoffiziere zur Leistung von Diensten auf hoher See besteht aber dennoch, denn, während der Bundesrat von der ihm in § 36 S.O. eingeräumten Befugnis, zu bestimmen, unter welchen Umständen, abgesehen von der Vorschrift des § 36 Abs. 2 S.O., eine Mannschaft in mehr als zwei Wachen zu gehen hat, hinsichtlich der Schiffsmannschaft keinen Gebrauch gemacht hat, bestimmt die Bekanntmachung betr. die Dreiteilung des Wachtdienstes auf Kauffahrteischiffen vom 16. Juni 1903, dass auf Passagierdampfern in transatlantischer Fahrt, welche mehr als 200 Reisende an Bord haben und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 12 Knoten besitzen, der Dienst für Schiffsoffiziere auf Deck — der der Maschinisten ist es ja schon auf Grund des § 36 Abs. 2 S.O. — in drei Wachen einzuteilen ist, soweit nicht die einzelnen Wachen mit mehr als einem Offizier besetzt werden. — Im übrigen ist die Arbeitszeit der Schiffsoffiziere genau so geregelt wie die der Schiffsmannschaft.

Hinsichtlich der Vergütung für Ueberstundenarbeit (vergl. §§ 35 Abs. 3 und 37 Abs. 3 S.O.) bestimmt § 40 S.O., dass eine solche Vergütung nur dann zu gewähren sei, wenn der Heuervertrag des Schiffsoffiziers eine ausdrückliche Bestimmung über den Ueberstundenlohnsatz enthalte. Der Schiffsoffizier kann also für eine die normale Arbeitszeit überschreitende Dauer seines Dienstes im Hafen oder auf der Rhede, sowie für die von ihm an Sonn- und Festtagen geleistete, nicht zur Sicherung des Schiffes in dringender Gefahr erforderliche Arbeit eine besondere Vergütung nur dann fordern, wenn eine solche zwischen ihm und dem Rheder ausdrücklich vereinbart worden ist. Die „normale“ Arbeitszeit des Schiffsoffiziers im Hafen oder auf der Rhede beträgt nun aber - streng genommen — nicht wie des Schiffsmanns 10 resp. 8 Stunden, sondern 16 Stunden, wie aus § 35 Abs. 2 S.O. hervorgeht, wo die Ruhepause des Schiffsoffiziers auf mindestens 8 Stunden festgesetzt ist. Mit Rücksicht darauf, dass diese Arbeitszeit wohl kaum je überschritten werden wird, mit Rücksicht ferner darauf, dass § 40 S.O. die Vorschrift des § 35 Abs. 3 S.O., welcher von 10- resp. 8stündiger Arbeitszeit spricht, mangels anderweitiger Vereinbarung für unanwendbar erklärt, möchte ich mich indessen dahin entschliessen, dass als Ueberstundenarbeit dem Schiffsoffizier die über die Dauer

von 10 oder 8 Stunden hinaus geleistete Arbeit zu vergüten ist, unter der Voraussetzung, dass der Heuervertrag die Bestimmung enthält, der Schiffsoffizier sei für Ueberstundenarbeit zu bezahlen, und dass eine Vereinbarung über die Dauer der „normalen" Arbeitszeit nicht getroffen ist. — Der Entwurf wollte kraft zwingenden Rechts den Schiffsoffizieren jeglichen Anspruch auf Ueberstundenlohn versagen, da es nicht der sozialen Stellung der Schiffsoffiziere entspreche, eine das regelmässige Mass überschreitende Arbeitsleistung stundenweise besonders vergütet zu erhalten (Motive S. 57). Infolge der in der Kommission hiegegen vorgebrachten Bedenken, die insbesondere die Lage der in der mittleren und kleinen Schiffahrt angestellten Schiffsoffiziere betrafen, beschloss diese aber, eine anderweitige Vereinbarung zuzulassen (vergl. Bericht S. 24 ff.; Prot. S. 2852 ff.). Der weitergehende Antrag, zu bestimmen, dass die Ueberstundenarbeit den Schiffsoffizieren ebenso vergütet werden solle wie der Schiffsmannschaft, wurde abgelehnt wegen der hieraus resultierenden Gefahr für die an Bord unbedingt erforderliche Disziplin und wegen der schlechten Erfahrungen, die man in Norwegen — dem einzigen von allen Seestaaten, dessen Seegesetz eine derartige Bestimmung enthält — damit gemacht hatte.

Zur Erhebung der Beschwerde, dass ein Schiff nicht seetüchtig sei oder dass die Vorräte, welche dieses Schiff für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben seien, ist jeder einzelne Schiffsoffizier befugt, der für dieses Schiff angemustert ist. Jeder Schiffsoffizier, also auch derjenige, der die Beschwerde nicht erhoben hat, kann mit der für den Fall des § 74 Ziff. 1 S.O. vorgesehenen Wirkung seine Entlassung fordern, wenn der Kapitän den zur Abstellung der bei der Untersuchung des Schiffes oder seiner Vorräte gefundenen Mängel vom Seemannsamte getroffenen Anordnungen nicht Folge leistet. Im Auslande ist der die Beschwerde erhebende Schiffsoffizier berechtigt, gegen die Mitwirkung eines Konsuls bei der Wahrnehmung der in § 58 S.O. bezeichneten Geschäfte eines Seemannsamtes in Bezug auf dieses Schiff Widerspruch zu erheben, wenn dieser Konsul Mitinhaber oder Agent der Rhederei des Schiffes ist. Die Wirkung ist dann die, dass der betreffende Konsul von der Wahrnehmung dieser Geschäfte kraft Gesetzes ausgeschlossen ist: § 5 S.O.

Solange die Reise noch nicht angetreten ist, kann der Kapitän wie einen Schiffsmann so auch denjenigen Schiffsoffizier entlassen, der zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist (§ 70 Ziff. 1 S.O.). Stellt sich aber diese Untauglichkeit erst nach Antritt der Reise heraus, so ist der Kapitän, anders als dem Schiffsmanne gegenüber, nicht befugt, den Schiffsoffizier im Range herabzusetzen und seine Heuer verhältnismässig zu verringern. Als Grund für diese Regelung führen die Motive S. 60 an, dass eine derartige Massregel sich mit der sozialen Stellung des Schiffsoffiziers nicht vereinigen lasse und dass es auch nicht wohl angängig sei, dass die durch eine staatliche Prüfung erworbenen Ansprüche durch eine Anordnung des Kapitäns beeinträchtigt werden. Die alte Seemannsordnung § 34 hatte die Berechtigung dieser Gesichtspunkte nur hinsichtlich des Steuermanns anerkannt. Mit Recht bezweifelt aber Lewis S. 198 die

Richtigkeit dieser Argumentation. Mit Rücksicht auf die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen wie auch von Schiff und Ladung muss es dem Kapitän kraft seiner Dienstgewalt jedenfalls gestattet sein, einen untauglichen Schiffsoffizier von seinen Funktionen zu entheben, obgleich dies im Gesetz nicht ausdrücklich erwähnt ist Ja, man wird noch weiter gehen und sogar sagen dürfen, dass unter Umständen der Kapitän auch verpflichtet ist, dies zu tun. Das Recht des Schiffsoffiziers auf die ihm nach dem Heuervertrage gebührende Heuer darf er jedoch nicht schmälern, wie er auch nicht berechtigt ist, ihn im Range herabzusetzen.

Ist nach den Bestimmungen der Seemannsordnung ein Anspruch auf freie Rückbeförderung begründet (vergl. §§ 59, 60, 66, 69, 71 Abs. 3, 72, 76), so umfasst er nach § 78 S.O. auch den Unterhalt während der Reise, sowie die Beförderung der Sachen des Anspruchsberechtigten. Ist dieser ein Schiffsoffizier, so ist die Zurückbeförderung und der Unterhalt in der Kajüte zu gewähren. Diesem Anspruche des Schiffsoffiziers wird aber auch gemäss § 79 S.O. durch den Nachweis einer entsprechenden Ersatzstellung genügt.

Für den Schiffsoffizier von Bedeutung ist weiterhin die Bestimmung des § 74 Ziff. 5 S.O., wornach er seine Entlassung fordern kann, wenn er beabsichtigt, sich für die Maschinisten-, Steuermanns- oder „Schiffer"-Prüfung vorzubereiten oder eine ihm nachweislich angebotene Stellung als Kapitän anzunehmen, sofern er einen geeigneten Ersatzmann stellt und durch den Wechsel dem Schiffe kein Aufenthalt entsteht. Ob der vorgeschlagene Ersatzmann geeignet ist, entscheidet im Streitfalle das Seemannsamt.

Ohne Bedeutung für die vorliegende Abhandlung ist die Hervorhebung der Schiffsoffiziere in den §§ 63 Abs. 2 und 65 Abs. 2 S.O. — In andern als den bisher erwähnten Paragraphen ist, soweit die privatrechtliche Seite des Heuervertrags in Betracht kommt, die „ausdrückliche" Festsetzung einer Abweichung von den Bestimmungen über den Heuervertrag des Schiffsmanns nicht erfolgt. Mit Rücksicht auf die bevorzugte, dafür aber auch um so verantwortungsvollere Stellung der Schiffsoffiziere ist aber eine solche Abweichung trotz der entgegenstehenden Fassung des § 3 Abs. 2 S.O. zu statuieren, und zwar in den Fällen der §§ 70 und 74 S.O., welche die Gründe aufzählen, in welchen dem Kapitän ein Entlassungsrecht zusteht, resp. der Schiffsmann und der Schiffsoffizier ihre sofortige Entlassung verlangen können. In Betracht kommen zunächst die Bestimmungen des § 70 Ziff. 2 S.O. Darnach darf der Kapitän einen Schiffsoffizier nur entlassen, wenn er sich eines groben Dienstvergehens schuldig gemacht hat. Gemäss § 3 Abs. 2 S.O. wäre aber ein solches nur dann anzunehmen, wenn der Schiffsoffizier sich eines wiederholten Ungehorsams, fortgesetzter Widerspenstigkeit, wiederholter Trunkenheit im Dienste oder der Schmuggelei schuldig gemacht hat. Nichts wäre meines Erachtens hier verfehlter, als eine Interpretation nach dem Wortlaut: Warum sollte es nicht einen genügenden Entlassungsgrund für den Kapitän abgeben, wenn der Schiffsoffizier auch nur einmal sich weigert, einen wichtigen Befehl auszuführen? Warum sollte es dem Kapitän nicht gestattet sein, einen Schiffsoffizier sofort zu entlassen, der sich zur Zeit schwerer Seegefahr

sinnlos betrunken hat? Mit Rücksicht auf die in den Verhandlungen so oft betonte Notwendigkeit strengster Disziplin an Bord des Schiffes, mit Rücksicht insbesondere auch auf die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen muss hier eine Interpretation auch gegen den Wortlaut des Gesetzes ihre Berechtigung haben, zumal da ja eine Entlassung aus anderen als den in § 70 S.O. genannten Gründen gemäss den Ausführungen oben S. 90 ff. einen Vertragsbruch des Rheders bedeutet. Andererseits muss ich aber auf eine um so engere Auslegung des § 70 Ziff. 3 S.O. dringen, wenn der zu Entlassende ein Schiffsoffizier ist, denn eine strafbare Handlung der in § 70 Ziff. 3 S.O. bezeichneten Art ist einem Mitgliede der gebildeten Klassen zu ungleich schwererem Vorwurf zu machen als einem einfachen Schiffsmanne. Von ähnlichen Gesichtspunkten ausgehend, möchte ich auch einem Schiffsoffizier das Recht nicht versagen, seine Entlassung zu fordern, wenn der Kapitän sich eine Verletzung seiner Pflichten ihm gegenüber zu schulden kommen lässt, insbesondere durch eine Misshandlung desselben, welche, einem Schiffsmanne gegenüber begangen, diesem keinen genügenden Entlassungsgrund bieten würde, wenn ich auch natürlich nicht soweit gehe, jede Misshandlung eines Schiffsoffiziers durch den Kapitän als eine schwere Verletzung seiner Pflichten gegen den ersteren anzusehen.

§ 8.

Geltendmachung der Ansprüche aus dem Heuervertrag.

Ueber die Verfolgung der aus dem Heuervertrag entstehenden Ansprüche des Kapitäns resp. Rheders einerseits und der Schiffsmannschaft und der Schiffsoffiziere andererseits sind in der Seemannsordnung nur einige wenige Vorschriften enthalten. Die hierüber handelnden §§ 104—106 der alten Seemannsordnung sind fast unverändert in die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 herübergenommen worden, und zwar gelten die in Betracht kommenden §§ 128—131 gerade so gut für die Schiffsoffiziere wie für den Schiffsmann. Besondere Vorschriften über die Geltendmachung der Ansprüche aus dem Heuervertrag kennt indessen die Seemannsordnung nur, soweit es sich um die Angehung eines Seemannsamtes handelt. Seemannsämter mit den durch die Seemannsordnung ihnen zugewiesenen Befugnissen und Obliegenheiten sind im Reichsgebiete (vergl. § 6 S.O.) die landesrechtlich, in den Schutzgebieten die vom Reichskanzler bestellten Behörden, im Auslande die Konsulate des Reiches für Hafenplätze. Die Einrichtung der Seemannsämter im Reichsgebiete steht den Landesregierungen nach Massgabe der Landesgesetze zu, ihre Geschäftsführung unterliegt jedoch der Oberaufsicht des Reiches. Im Reichsgebiete sind also die Seemannsämter Landesbehörden, im Auslande dagegen Reichsbehörden, denn die Konsulate sind Institutionen des Reiches. Das konsulargerichtliche Verfahren ist neu geregelt worden durch das Reichsgesetz betr. die Konsulargerichtsbarkeit vom 7. April 1900.

Zu dem Zwecke, Prozesse möglichst zu vermeiden, ist jedes Seemannsamt verpflichtet, die ihm zur Kenntnis gebrachten, zwischen Kapitän und Schiffsmann bestehenden Streitigkeiten auf gütlichem Wege aus der Welt zu schaffen, nicht aber auch die Streitigkeiten zwischen Schiffsleuten resp. Schiffsoffizieren untereinander und zwischen Schiffsleuten einerseits und Schiffsoffizieren andererseits. Das Seemannsamt, vor welchem die Abmusterung des Diensverpflichteten erfolgt, hat insbesondere hinsichtlich der erstgenannten Streitigkeiten einen Sühneversuch oder — wie die Seemannsordnung in § 128 sich ausdrückt — einen Güteversuch zu veranstalten. Von Amtswegen bei Streitigkeiten der bezeichneten Art einzuschreiten, ist aber, wie aus § 128 Abs. 1 S.O. sich ergibt, das Seemannsamt nicht verpflichtet, vielmehr wird gerade vorausgesetzt, dass mindestens eine der Parteien die Streitigkeiten zu seiner Kenntnis bringt. Ist der Güteversuch von

Erfolg begleitet, kommt also ein Vergleich zu Stande, so wird dieser zu Protokoll festzustellen sein: vergl. § 41 des Gesetzes betr. die Konsulargerichtsbarkeit vom 7. April 1900 mit § 510 C.P.O. Ist dagegen der Güteversuch resultatlos verlaufen oder hat ein solcher überhaupt nicht stattgefunden, so fragt es sich, bei welcher Behörde der Kapitän resp. der Schiffsmann ihre Ansprüche aus dem Heuervertrag geltend machen können: Wenn gegen den Kapitän ein Gerichtsstand im Inlande begründet ist, so darf diese Geltendmachung kraft ausdrücklicher Vorschrift des § 129 S.O. seitens des Schiffsmanns nicht vor einem ausländischen Gerichte erfolgen, es sei denn, dass es sich um die Geltendmachung einer Forderung im Falle eines Zwangsverkaufs des Schiffes handle: § 129 Abs. 3 S.O. Mit Rücksicht auf §§ 764, 754 Ziff. 3 H.G.B. wird man von der Bestimmung des § 129 Abs. 1 S.O. eine Ausnahme auch dann statuieren dürfen, wenn der Kapitän in Fällen dringender Notwendigkeit zum Verkauf des Schiffes gezwungen ist: § 530 H.G.B. Ein Gerichtsstand im Inlande ist aber gegen den Kapitän dann begründet, wenn gegen den Rheder ein Gerichtsstand im Inlande begründet ist, denn der Kapitän schliesst den Heuervertrag ja nur in Vertretung des Rheders ab und dieser allein wird grundsätzlich nach §§ 527, 533 H.G.B. aus dem Vertrage berechtigt und verpflichtet, es müsste denn ein besonderer Grund vorliegen, welcher den Kapitän auch persönlich verantwortlich macht (vergl. oben S. 79). Vergl. auch R.O.H. Band 13, S. 43. — Massgebend für die Aufnahme der eben besprochenen Vorschriften in die Seemannsordnung war die Erwägung, dass es mit dem Interesse der Disziplin und mit den Interessen des Rheders, der dadurch unberechenbaren Schaden erleiden könnte, unverträglich wäre, wenn während der Reise etwaige Streitigkeiten zwischen Kapitän und Schiffsmannschaft im Rechtswege vor einem ausländischen Gerichte zum Austrag kommen würden. Dies gilt insbesondere für die Streitigkeiten über die Zahlung der Heuer, die Zahlung von Entschädigungen oder von Pflege- und Reisegeldern, sowie über die Entlassung aus dem Schiffsdienste. Auch auf den während einer Reise entlassenen Schiffsmann leiden diese Vorschriften Anwendung, denn sonst würden gerade diejenigen Nachteile eintreten, wegen deren die Bestimmungen des § 129 Abs. 1 S.O. getroffen worden sind, zumal ein Schiffsmann durch sein Betragen es jederzeit dahin bringen kann, dass ihn der Kapitän entlässt. Dagegen gilt dieses Verbot nicht für die Klagen des Kapitäns gegen den Schiffsmann.

Handelt der Schiffsmann der Bestimmung des § 129 Abs. 1 S.O. zuwider, so ist er nicht allein für den daraus dem Kapitän resp. Rheder entstehenden Schaden verantwortlich, sondern er geht ausserdem auch der von ihm bis dahin verdienten, jedoch noch nicht erhobenen Heuer verlustig. Mit dieser Vorschrift soll die Einhaltung der Bestimmung des § 129 Abs. 1 Satz 1 S.O. gesichert werden, denn wenn der Zweck des Paragraphen zunächst auch dahin geht, dass dem Kapitän, welcher von der Schiffsmannschaft im Auslande belangt wird, von dem ausländischen Gerichte eine Einrede zugestanden werde, so ist doch damit zu rechnen, dass dies nicht überall geschieht. Deshalb soll der Schiffsmann von vornherein durch Androhung von Nachteilen

von Anstellung der Klage im Auslande abgehalten werden. Diese Nachteile bestehen einmal in der Verpflichtung zum vollen Schadensersatze (vergl. § 252 B.G.B.) und weiterhin im Verluste der verdienten Heuer. Auch im letzteren Falle handelt es sich nicht um eine Strafe, sondern um einen civilrechtlichen Nachteil, der auf der andern Seite dem Kapitän bezw. Rheder zu gute kommt. Von einem Eingreifen des § 132 S.O. kann also nicht die Rede sein. Der Kapitän kann demnach die Auszahlung der verdienten Heuer verweigern und kann ausserdem noch den ganzen Schaden, den er bezw. der Rheder durch die Anrufung des ausländischen Gerichtes erlitten hat, so insbesondere den Schaden, der durch eine hiedurch notwendig gewordene Verzögerung der Reise entstanden ist, gegen den Schiffsmann geltend machen.

Aus Rücksichten der Gerechtigkeit und Billigkeit ordnet jedoch die Seemannsordnung in § 129 Abs. 2 an, dass in allen Fällen, welche keinen Aufschub leiden, § 129 Abs. 1 S.O. zwar auch zur Anwendung kommen solle, dass aber in diesen Fällen eine vorläufige Entscheidung irgend eines Seemannsamtes vom Schiffsmanne nachgesucht werden könne, es liege denn einer der Fälle des § 130 S.O. vor, in welchen nur dasjenige Seemannsamt zuständig ist, in dessen Bezirk das Schiff liegt. Die Entscheidung darüber, ob ein solcher, keinen Aufschub duldender Fall vorliegt, muss natürlich auch in den Händen des Seemannsamtes liegen; verneint es diese Frage, so darf es demnach seine Mitwirkung ablehnen. Der Kapitän ist bei Vermeidung von Strafe (vergl. § 114 Ziff. 14 S.O.) verpflichtet, dem Schiffsmanne die Gelegenheit zu gewähren, eine derartige Entscheidung des Seemannsamtes nachzusuchen, und nur dann ist er berechtigt, ihm diese Gelegenheit zu versagen, wenn ein dringender Grund vorliegt. Ob dies der Fall ist, muss natürlich auch der Entscheidung des Seemannsamtes unterliegen, soll die Vorschrift des § 129 Abs. 2 Satz 1 S.O. nicht illusorisch werden. — Unter denselben Voraussetzungen wie dem Schiffsmanne, steht auch dem Kapitän die Befugnis zu, die Entscheidung des Seemannsamtes nachzusuchen. Die alte Seemannsordnung hatte diese Befugnis ausdrücklich nur dem Schiffsmanne zugestanden; da jedoch kein Grund vorlag, sie dem Kapitän zu verweigern, wurde sie von der Praxis schon zur Zeit der Herrschaft der alten Seemannsordnung auch ihm gewährt (vergl. R.O.H. Band 12, S. 419).

Die vom Seemannsamte gemäss § 129 S.O. getroffene Entscheidung — welche die Konsuln auf Grund der allgemeinen Dienstinstruktion in den in Betracht kommenden Fällen unter Angabe der Gründe schriftlich abzufassen und den Parteien in einer Ausfertigung zu behändigen haben, sofern darauf nicht verzichtet wird – ist nur eine provisorische. Jedem Teil steht es frei, späterhin den ordentlichen Rechtsweg zu beschreiten, ohne dass einer derselben verpflichtet wäre, damit bis zur Beendigung der Reise zu warten und ohne dass eine Präklusivfrist für die Geltendmachung der Ansprüche im ordentlichen Rechtswege gesetzt wäre. Abweichend von § 105 der alten Seemannsordnung gestattet vielmehr § 129 Abs. 3 S.O. den Parteien, ihre Rechte jederzeit vor der zuständigen Behörde geltend zu machen, wenn gleich in den meisten Fällen die endgültige Entscheidung vor Beendigung der Reise nicht wird ergehen können, denn es kann doch von grossem

Vorteil sein, wenn die Einleitung der erforderlichen Schritte schon während der Reise erfolgt.

Die vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes ist nur so lange für beide Teile verpflichtend, als nicht die nach den allgemeinen prozessualen Regeln zuständige Behörde eine Entscheidung gefällt hat. Bis zu diesem Zeitpunkte aber haben beide Teile bei Vermeidung von Strafe die Entscheidung des Seemannsamtes einstweilen zu befolgen: vergl. §§ 107 Ziff. 5, 114 Ziff. 15 S.O. Die zuständige ordentliche Behörde ist natürlich weder an die tatsächliche Feststellung noch an die rechtliche Beurteilung des Rechtsfalles durch das Seemannsamt gebunden (vergl. R.O.H. Band 4 S. 293, Band 12 S. 420). Geht die Rechtssache gemäss § 101 Ziff. 3 des Gerichtsverfassungsgesetzes im ordentlichen Rechtswege an die Kammer für Handelssachen, so kann die Entscheidung durch den Vorsitzenden allein erfolgen: § 109 eod.

Die nach § 129 S.O. getroffene Entscheidung des Seemannsamtes steht einem für vorläufig vollstreckbar erklärten Urteile gleich: § 131 S.O. vergl. mit §§ 108—120, insbesondere § 117 C.P.O. Um die sofortige Vollstreckung einer solchen Entscheidung zu erleichtern, ist in dem gleichen Paragraphen der Seemannsordnung im Gegensatze zur alten Seemannsordnung bestimmt, dass es der Erteilung einer Vollstreckungsklausel zur Zwangsvollstreckung nicht bedarf (vergl. §§ 724 ff. C.P.O.). Dadurch nähert sich die nach § 129 S.O. getroffene Entscheidung des Seemannsamtes dem Vollstreckungsbefehl und Arrestbefehl (§§ 796, 929 C.P.O.), die jedoch im Unterschiede von der Entscheidung nach § 129 S.O. der Vollstreckungsklausel dann bedürfen, wenn die Zwangsvollstreckung für einen andern als den in dem Befehle bezeichneten Gläubiger oder gegen einen andern als den in dem Befehle bezeichneten Schuldner erfolgen soll, d. h. wenn nach Erlass des Befehls eine Rechtsnachfolge seitens des Gläubigers oder Schuldners eingetreten ist. — Ist die zuständige Behörde angerufen oder der Rechtsweg beschritten, so kann die Zwangsvollstreckung auf Antrag gegen oder ohne Sicherheitsleistung einstweilen suspendiert oder nur gegen Sicherheitsleistung gestattet oder wieder aufgehoben werden, wenn Wiedereinsetzung in den vorigen Stand oder Wiederaufnahme des Verfahrens beantragt wird. Ohne Sicherheitsleistung kann jedoch die Zwangsvollstreckung nur eingestellt werden, wenn diese glaubhafterweise einen nicht zu ersetzenden Nachteil mit sich brächte (vergl. § 130 S.O. mit § 707 C.P.O.). Wird die Entscheidung des Seemannsamtes im Rechtswege aufgehoben oder abgeändert, so ist der Kläger zum Ersatze des Schadens verpflichtet, der dem Beklagten durch die Vollstreckung oder durch eine zur Abwendung der Vollstreckung gemachte Leistung entsteht. Diesen Schadensersatzanspruch kann der Beklagte in dem anhängigen Rechtsstreite geltend machen: § 717 C.P.O.

An allgemeinen Bestimmungen enthält die Seemannsordnung ausserdem noch die Vorschrift des § 130, dass bei civilrechtlichen Streitigkeiten zwischen dem Kapitän und dem Schiffsmann über den Antritt oder die Fortsetzung des Dienstes nach erfolgter Anmusterung das inländische Seemannsamt, in dessen Bezirk das Schiff liegt, zur Entscheidung hierüber zuständig ist. Allerdings darf diese auch nur unter Vorbehalt des Rechtsweges erfolgen. Obgleich das Gesetz in § 130

nicht von ausschliesslicher Zuständigkeit des Seemannsamtes spricht, so muss eine solche doch mit Rücksicht auf die ratio legis, der besonderen Dringlichkeit dieser Fälle zu entsprechen, angenommen werden. Ebenso Loewe S. 112. Ausschliesslich zuständig ist aber nur dasjenige Seemannsamt, in dessen Bezirk das Schiff liegt, unter der Voraussetzung, dass der Liegehafen ein Hafen des Reichsgebiets oder der deutschen Schutzgebiete ist (vergl. § 6 S.O.). Die vorläufige Entscheidung der in § 130 S.O. genannten Streitigkeiten ist deshalb dem hiernach zuständigen Seemannsamte überwiesen worden, weil dieses allein in der Lage ist, der Entscheidung die Vollstreckung unmittelbar folgen zu lassen (vergl. Motive S. 85). Hat das Seemannsamt dem Antrage des Schiffsmannes entsprechend auf Abmusterung erkannt und ist darauf vom Kapitän die bis dahin verdiente Heuer deponiert worden, so ist zwar die einmal geschehene Abmusterung auf dem Rechtswege nicht mehr umzustossen, jedoch bleibt es dem Kapitän unbenommen, im Rechtswege Schadensersatzansprüche wegen unzeitiger Abmusterung geltend zu machen: vergl. Abraham S. 35. — Die Bestimmung des § 129 Abs. 3 S.O., dass jeder Teil verpflichtet sei, diese Entscheidung einstweilen zu befolgen vorbehältlich der Befugnis, seine Rechte vor der zuständigen Behörde geltend zu machen, wird auch auf diesen Fall analog ausgedehnt werden dürfen. Dagegen halte ich eine solche analoge Ausdehnung hinsichtlich der Bestimmungen der §§ 107 Ziff. 5 und 114 Ziff. 15 S.O. nicht für zulässig, da die Pönalisierung einer im Gesetze nicht ausdrücklich unter Strafe gestellten Handlung durch Analogie gemäss § 2 St.G.B. entsprechend dem Feuerbach'schen Satze: nulla poena sine lege ausgeschlossen ist (anderer Ansicht anscheinend Loewe S. 112). Dagegen macht sich der Kapitän strafbar, wenn er dem Schiffsmanne ohne dringenden Grund die Gelegenheit versagt, die Entscheidung des Seemannsamtes im Falle des § 130 S.O. nachzusuchen: § 114 Ziff. 14 S.O. — Die Kosten des Verfahrens vor dem Seemannsamte werden als Kosten des Rechtsstreits von dem unterliegenden Teil getragen werden müssen, da die Seemannsordnung keine Bestimmung enthält, dass dasselbe wie in dem Falle des § 123 S.O. gebührenfrei sei. — Die oben S. 119 besprochenen Bestimmungen des § 131 S.O. gelten auch hier.

Endlich ist noch zu bemerken, dass § 130 S.O. dann keine Anwendung finden kann, wenn der vom Kapitän entlassene Schiffsmann im Auslande vor einem Seemannsamte unter Vorbehalt seiner Ansprüche abgemustert wird, vielmehr kann in diesem Falle der Schiffsmann ohne weiteres seine Klage bei dem nach den allgemeinen prozessualen Regeln zuständigen Gerichte anbringen (vergl. Abraham S. 35).

Abgesehen von diesen allgemeinen Bestimmungen enthält die Seemannsordnung noch eine Reihe von Spezialvorschriften über das Recht der Schiffsmannschaft, gewisse Streitigkeiten dem Seemannsamte zur Entscheidung zu unterbreiten. Diese Fälle können also vor das Seemannsamt gebracht werden, auch wenn die Voraussetzungen der §§ 129 und 130 S.O. nicht vorliegen, d. h. auch dann, wenn ein keinen Aufschub duldender Fall nicht vorliegt und es sich nicht um Streitigkeiten über Antritt oder Fortsetzung des Dienstes seitens eines angemusterten Schiffsmanns handelt. Die Entscheidungen des Seemanns-

amtes in diesen Fällen sind teils endgültige, teils nur vorläufige, unter Vorbehalt des Rechtsweges erlassene Dekrete. Ersteres ist der Fall in den §§ 21, 29, 43 Abs. 4, 58, 74 Ziff. 5 S.O., letzteres in den §§ 57, 59 Abs. 4, 59 Abs. 5, 61 Abs. 3, 62 Abs. 2, 66, 69 Abs. 2, 72, 76, 77 und 78 S.O. Im einzelnen ist hierüber folgendes auszuführen:

Verweigert der Kapitän die Ausstellung eines Führungszeugnisses oder enthält dieses oder die Bescheinigung im Seefahrtsbuche (§ 19 S.O.) Angaben, deren Richtigkeit der Schiffsmann bestreitet, so hat auf Antrag das Seemannsamt, vor welchem die Abmusterung stattfindet, den Sachverhalt zu untersuchen und das Ergebnis der Untersuchung dem Schiffsmanne zu bescheinigen. Diese Bescheinigung ist ein Ersatz für das verweigerte oder in unzulässiger Weise ausgestellte Führungszeugnis: § 21 S.O. — Können sich die Parteien über den Betrag des im Heuervertrag durch ausdrückliche Satzung nicht fixierten Heuerlohnsatzes nicht einigen, so wird unter der Voraussetzung, dass § 31 S.O. keine Anwendung finden kann, im Zweifel diejenige Heuer als vereinbart angesehen, welche das Seemannsamt des Anmusterungshafens für die daselbst zur Zeit der Anmusterung übliche erklärt: § 29 S.O. — Nach § 43 Abs. 4 S.O. kann der Schiffsmann ferner gegen die vom Kapitän getroffene Anordnung, dass er im Range herabgesetzt und seine Heuer verringert werde, die Entscheidung desjenigen Seemannsamtes anrufen, welches zuerst angegangen werden kann. Eine endgültige Entscheidung kann weiterhin das gemäss § 58 S.O. von einem Schiffsoffizier oder wenigstens 3 Schiffsleuten angerufene Seemannsamt fällen darüber, ob das betreffende Schiff seetüchtig ist oder ob die auf dem Schiffe befindlichen, für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken bestimmten Vorräte ungenügend oder verdorben sind. Zu seiner Unterstützung hat es dabei, soweit möglich, Sachverständige herbeizuziehen und auch die ortsanwesenden Beschwerdeführer zu laden. Das Seemannsamt hat im Streitfalle auch darüber zu entscheiden, ob der vom Schiffsmanne gemäss § 74 Ziff. 5 S.O. gestellte Ersatzmann geeignet ist. Endlich entscheidet das Seemannsamt endgültig über den Einspruch gegen den vom Kapitän aufgestellten Plan zur Verteilung des Berge- oder Hilfslohnes: § 749 H.G.B. In allen diesen Fällen ist also der Rechtsweg ausgeschlossen. Dagegen entscheidet das Seemannsamt nur vorläufig über den Anspruch des Schiffsmanns auf eine den durch Kürzung der Rationen oder durch Anordnung einer Aenderung hinsichtlich der Wahl der Speisen und Getränke erlittenen Entbehrungen entsprechende Vergütung (§ 57 S.O.), über die dem Schiffsmann an Stelle der freien Zurückbeförderung nach dem Hafen der Ausreise (§ 14 S.O.) infolge Ausübung des dem Kapitän in den §§ 59 Abs. 5, 66, 69 Abs. 2, 72 und 76 S.O. eingeräumten Wahlrechtes gebührende angemessene Vergütung, über den Anspruch des Schiffsmanns auf eine angemessene Vergütung wegen einer von ihm bei der Verteidigung des Schiffes erlittenen Beschädigung (§ 61 Abs. 3 S.O.), über das Vorliegen der in § 62 Abs. 1 S.O. genannten, den Rheder von der ihm in den §§ 59—61 S.O. auferlegten Fürsorgepflicht befreienden Voraussetzungen, über die Art der Zurückbeförderung des Schiffsmanns (§ 78 S.O.), sowie darüber, ob der seine Entlassung fordernde Schiffsmann im Auslande gegen den

Willen des Kapitäns den Dienst verlassen darf (§ 77 S.O.). Eine solche vorläufige Entscheidung kann endlich auch dann herbeigeführt werden, wenn der Schiffsmann sich der Heilbehandlung ohne berechtigten Grund entzieht und hierdurch nach ärztlichem Gutachten die Heilung vereitelt oder erschwert hat, in welchem Falle er gemäss § 59 Abs. 4 S.O. den Anspruch auf kostenfreie Verpflegung und Heilbehandlung verliert. Die Entscheidung muss sich jedoch in diesem Falle auf die Berechtigung des Grundes, sowie auf den Beginn und die Dauer des Verlustes beschränken.

Schluss.

§ 9.

Der Heuervertrag in seinem Verhältnis zum allgemeinen Dienstvertrag und zum gewerblichen Arbeitsvertrag.

Zum Schlusse der vorliegenden Abhandlung möchte ich noch kurz den Heuervertrag der Schiffsmannschaft und der Schiffsoffiziere nach seiner privatrechtlichen Seite dem Dienstvertrage des B.G.B. und dem gewerblichen Arbeitsvertrage der R.Gew.O. gegenüberstellen und hiebei die wichtigsten Eigentümlichkeiten des Heuervertrages im Zusammenhange zur Darstellung bringen: Der Heuervertrag ist ja nichts anderes als ein auf bestimmte Verhältnisse zugeschnittener Spezialfall des gewerblichen Arbeitsvertrages, letzterer wiederum ein besonderer Fall des im B.G.B. geregelten allgemeinen Dienstvertrages.

Der Heuervertrag ist ein Vertrag über zeitliche, entgeltliche Leistung von Diensten auf einem bestimmten Schiffe (s. oben S. 7). An seiner Ausgestaltung nimmt der Staat das regste Interesse, denn die günstige Entwicklung der Schiffahrt bedeutet den Wohlstand eines Volkes und die Grundlage einer gesunden Entwicklung bildet ein tüchtiges, seemännisches Personal, das auch unbedingt notwendig ist für die Wehrmacht des Landes selbst. Die wachsende Grösse der Schiffe, der Uebergang zur Dampfschiffahrt und von der Einzelfahrt zur Reihenfahrt, sowie die Errichtung fester Linien bewirkten nun allmählich das Verschwinden des Kleinbetriebes im Rhedereigewerbe und lassen eine erfolgreiche Konkurrenz nur beim Vorhandensein von grossen Kapitalien als möglich erscheinen. Dies hat naturgemäss die starke soziale Abhängigkeit der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter von den kapitalkräftigen Rhedern zur Folge: Der Schiffsmann, welcher in der Lage ist, dem Rheder gegenüber frei auf seine Rechte zu verzichten, muss dies in vielen Fällen tun, um überhaupt eine Anstellung erlangen zu können.

Der Schiffsmann hat Dienste zu leisten auf einem bestimmten Schiffe, welches bald da bald dort sich befindet, getrennt von der Aussenwelt, jeder auf den andern angewiesen, ohne die Möglichkeit, während der Fahrt das Schiff zu verlassen. Eine Ersetzung der Arbeiter auf hoher See ist nicht möglich, jeder muss unter allen Umständen

so lange den Dienst fortsetzen, bis ein Hafen angelaufen oder auf einer Rhede Anker geworfen hat, vorausgesetzt, dass hier eine solche Möglichkeit gegeben ist. Ebensowenig kann vorher von einer Entlassung der Arbeitnehmer die Rede sein: Nicht nur dem Interesse des Schiffsmanns würde damit nicht gedient sein, sondern ebensowenig dem des Rheders Eine Beschränkung der Arbeitszeit auf See ist ausgeschlossen, die zu erledigende Arbeit muss im Interesse der Sicherheit des Schiffes unter allen Umständen erledigt werden. Stürmisches Wetter, Erkrankung von Arbeitern, Schiffsunfälle können Arbeitsleistungen bis zur äussersten Erschöpfung der Schiffsbesatzung erforderlich machen, Arbeitsleistungen, zu welchen sich ein Arbeiter vertragsmässig gar nicht verpflichtet hat: Die Sicherheit des Schiffes wie der an Bord befindlichen Personen und der Ladung lassen Einschränkungen nicht zu, wie sie es auch rechtfertigen, dass der Schiffsmann noch nach Beendigung seines Dienstverhältnisses zu gewissen Leistungen im öffentlichen Interesse verpflichtet bleibt. Um so mehr muss darauf Rücksicht genommen werden, dass dem Schiffsmanne wenigstens in den Zeiten des Stilleliegens eine angemessene Ruhe gewährt wird, und zwar nicht nur im Interesse des Schiffsmannes selber, sondern auch im Interesse der Sicherheit des Schiffes, welche eine arbeitskräftige Mannschaft verlangt. Das letztere Interesse wie auch das des Rheders an der prompten Expedition des Schiffes erfordern strengste Disziplin an Bord und zwar muss die Gehorsamspflicht bestehen dem Kapitän gegenüber als dem Führer des Schiffes, in dessen Händen sich disziplinare und obrigkeitliche Befugnisse vereinigen. — Die Dauer des Heuervertrags ist fast immer eine unbestimmte, selbst wenn sich der Schiffsmann auf bestimmte Zeit verheuert hat. Naturgemäss ist die Anheuerung für eine Reise, welche unter Umständen sehr lange, länger als beabsichtigt, dauern kann.

Das Interesse des Rheders an der prompten Expedition des Schiffes ist zu begründet, um dem Schiffsmanne schon aus geringfügigen Gründen ein Aufkündigungsrecht zuzugestehen, und die Gefahr einer Lockerung der Disziplin muss dazu führen eine solche Kündigung nur aus gesetzlichen Gründen zuzulassen. Widerrechtliche Dienstentziehung kann ein Schiff in die grösste Gefahr bringen.

Eine besondere Gefahr für die Schiffsleute liegt darin, dass sie bei ihrer Entlassung nach längerer Reise oft in den Besitz recht bedeutender Geldmittel gelangen und nach den langen Entbehrungen nur zu leicht der Verführung weichen, um dann nach kurzer Zeit mittellos dazustehen. Andererseits befindet sich aber oft auch der ordentliche Schiffsmann, der vielleicht den Unterhalt seiner Angehörigen aus seinem Verdienste zu bestreiten hat, nicht im Besitze genügender Barmittel, um die für eine bevorstehende grössere Reise erforderlichen Anschaffungen bestreiten und seinen Angehörigen etwas davon zu ihrem Unterhalte zurücklassen zu können.

Aufgabe der S.O. war es nun, diesen besonderen Verhältnissen Rechnung zu tragen:

In einer ganzen Anzahl von Vorschriften (vergl. §§ 28, 59, 66, 69, 72, 83) sucht die Seemannsordnung dem Interesse des Staates an der Erhaltung der Schiffsleute für die heimatliche Handelsmarine und

damit für die Wehrmacht des Deutschen Reiches Ausdruck zu geben. Die Rücksicht auf eine durchgreifende Fürsorge für den wirtschaftlich schwächeren Arbeitnehmer bestimmte den Gesetzgeber, im Gegensatze zu dem im B.G.B. und in der R.Gew.O. für die daselbst geregelten Dienst- und Arbeitsverträge (vergl. B.G.B. §§ 611 ff., R.Gew.O. §§ 105 ff.) aufgestellten Grundsatze der Vertragsfreiheit, sämtliche Vorschriften der S.O. als ius cogens zu erklären, es sei denn ausdrücklich eine anderweitige Vereinbarung zugelassen. Aus dem gleichen Grunde verpflichtet die S.O. den Kapitän resp. Vertreter der Rhederei zur Aushändigung eines die wichtigsten Bestimmungen des Heuervertrags enthaltenden Heuerscheins an den Schiffsmann, um diesem bei der Anmusterung und auch späterhin einen Ausweis über die erfolgte Anheuerung zu geben: Praktisch bedeutet dies eine Abweichung von dem Grundsatze der Formlosigkeit der Verträge, wie er für das B.G.B. und die R.Gew.O. durchgeführt ist. Das Verlangen und das Bedürfnis nach einem dem Heuerscheine entsprechenden Ausweis war bei diesen beiden letzteren Gesetzen um so geringer, als ihnen eine öffentlich-rechtliche Bestätigung des Abschlusses resp. der Beendigung des Dienstverhältnisses, wie sie die S.O. in der An- resp. Abmusterung kennt, vollständig unbekannt ist. Die Bedeutung und Notwendigkeit der Anmusterung zeigt sich insbesondere darin, dass sie die Voraussetzung zur zwangsweisen Anhaltung zur Dienstpflichterfüllung bildet: vergl. dagegen C.P.O. § 888 und Gewerbegerichtsgesetz in der Fassung vom 29. September 1901, § 51. Das unbedingte Erfordernis der Aufrechterhaltung der Disziplin an Bord des Schiffes wie das Interesse des Rheders an der prompten Expedition des Schiffes sind die Gründe, welche eine solch einschneidende Abweichung vom Dienstvertrage des B.G.B. und dem gewerblichen Arbeitsvertrage der R.Gew.O. rechtfertigen.

Viel weitgehender als nach den Bestimmungen des B.G.B. und der R.Gew.O. resp. den anderen für die gewerblichen Arbeiter in Betracht kommenden gesetzlichen Vorschriften sind die Ansprüche des Schiffsmanns im Falle einer Erkrankung oder Verletzung. Es mag genügen, auf § 617 B.G.B. einerseits, die §§ 6, 6a, 51 Abs. 1, 65, 72 Abs. 3, 73 des Krankenversicherungsgesetzes in der Fassung vom 10. April 1882 und die §§ 8, 9, 12, 15, 16—21 des Unfallversicherungsgesetzes in der Fassung vom 5. Juli 1900 andererseits zu verweisen und hervorzuheben, dass nach dem B.G.B. die Kosten der erforderlichen Verpflegung und ärztlichen Behandlung auf die für die Zeit der Erkrankung geschuldete Vergütung angerechnet werden können, dass nach dem Krankenversicherungsgesetze die Arbeitnehmer selber ein Drittel der Kosten der Krankenversicherung zu tragen haben und dass das Unfallversicherungsgesetz nur bei Betriebsunfällen Vergütungen gewährt.

Der Schiffsmann verpflichtet sich zum Dienste auf einem bestimmten Schiffe: Geht das Schiff verloren, so endet auch der Heuervertrag. Dieses Characteristicum des Heuervertrags erklärt sich aus der Bedeutung, welche die Eigenschaften eines Schiffes für die Bestimmung des Schiffsmanns zum Abschlusse des Heuervertrags haben müssen. Mit dieser Bindung an ein bestimmtes Schiff hängt zusammen

die Unabhängigkeit des Schiffsmannes von den Anordnungen seines eigentlichen Arbeitgebers, nämlich des Rheders. Nur dem Kapitän als dem Führer des Schiffes, für welches er angemustert worden ist, ist er zum Gehorsam verpflichtet, nur dann setzt er sich disziplinarischen und Strafmassregeln aus, wenn er diesem letzteren gegenüber sich weigert, seine Dienstverpflichtungen zu erfüllen, und nur auf Antrag des Kapitäns kann er zwangsweise zur Erfüllung seiner Pflichten angehalten werden. Der Dienstverpflichtete des B.G.B. dagegen hat wie der gewerbliche Arbeiter der R.Gew.O. den Anordnungen sowohl des Arbeitgebers als auch seiner Stellvertreter Folge zu leisten.

Die Art und das Mass der vom Schiffsmanne zu leistenden Dienste lassen sich nicht scharf umgrenzen. Durch den Heuervertrag verpflichtet sich eben der Schiffsmann, auf Verlangen seiner Vorgesetzten alle Arten von Diensten zu verrichten, sofern sie nur als Schiffsdienste angesehen werden können. Im Falle der Not muss ein jeder seine ganze Arbeitskraft zur Verfügung stellen. Der Dienstverpflichtete des B.G.B. dagegen kann überhaupt alle Dienstverpflichtungen eingehen, während andererseits durch den gewerblichen Arbeitsvertrag der Arbeiter zur Leistung von häuslichen Arbeiten nicht bestellt werden kann (R.Gew.O. § 121), andere oder weitergehende Dienste als er sie vertragsmässig versprochen hat, braucht er aber nie zu leisten, insbesondere nicht nach Beendigung des Dienstverhältnisses, während § 41 Abs. 2 S.O. den Schiffsmann zur Leistung von Diensten und § 42 Abs. 1 S.O. zur Mitwirkung bei der Verklarung verpflichtet trotz der nach § 69 S.O. erfolgten Beendigung des Heuervertrags. Wie sich aus dem eben citierten § 121 R.Gew.O. ergibt, besteht auch für den gewerblichen Arbeitsvertrag die Gehorsamspflicht gegenüber den Anordnungen des Arbeitgebers, wie sie auch eine Folge des allgemeinen Dienstvertrags des B.G.B. ist. Nur die Eigentümlichkeit besteht hinsichtlich der Gehorsamspflicht des Schiffsmannes, dass sie mit disziplinarischen Massregeln erzwungen werden kann und dass an ihre Nichterfüllung sogar schwere Strafdrohungen geknüpft sind. Ihre Rechtfertigung finden die hierüber handelnden Bestimmungen der S.O. in der allseitig anerkannten und wiederholt hervorzuhebenden Notwendigkeit der Aufrechterhaltung strengster Manneszucht an Bord des Schiffes.

Die Schiffsdienste stellen an die Kräfte des Einzelnen grosse Anforderungen und insbesondere bei Seegefahr gehört eine tagelange, ununterbrochene Beschäftigung gar nicht zu den Seltenheiten. Deshalb darf ein Deutscher vor vollendetem 14. Lebensjahre zur Uebernahme von Schiffsdiensten nicht zugelassen werden — eine Beschränkung, die dem B.G.B. unbekannt ist, während die R.Gew.O. in § 135 sogar absolut die Beschäftigung von Kindern unter 13 Jahren in Fabriken verbietet. Für Kinder unter 16 Jahren und Arbeiterinnen statuiert die R.Gew.O. eine Beschränkung der Arbeitszeit im Gegensatze zur S.O., die alle Schiffsleute — ohne Unterschied des Alters oder des Geschlechts — gleich behandelt, behandeln muss. Auch insofern unterscheidet sich die S.O. von der R.Gew.O., dass sie einen besonderen Lehrvertrag für den Schiffsjungen nicht kennt.

Eine gesetzliche Beschränkung der Arbeitszeit für die Dauer der

Fahrt lässt die Natur des Schiffsdienstes nicht zu, dagegen ist die Frage der Arbeitszeit im Hafen oder auf der Rhede in der S.O. eingehend geregelt und insofern eine Maximaldauer derselben eingeführt worden, als der Schiffsmann nur aus ganz bestimmten Gründen zu Arbeitsleistungen über diese Zeit hinaus gezwungen werden kann und auch das nur gegen Bezahlung eines Ueberstundenlohnes, wobei Sonntagsarbeit grundsätzlich immer als Ueberstundenarbeit angesehen wird. Das B.G.B. und die R.Gew.O. kennen solche Beschränkungen grundsätzlich nicht, hinsichtlich der Sonntagsheiligung allerdings enthält die R.Gew.O. in §§ 105a—i eine Reihe zwingender Normen.

Der Anspruch des Dienstverpflichteten auf Lohn beginnt sowohl nach der S.O. als nach dem B.G.B. und der R.Gew.O. grundsätzlich mit dem Dienstantritte des Arbeitnehmers. Mit Rücksicht darauf, dass der Schiffsmann vom Augenblicke der Anmusterung ab seine Freiheit verliert, statuiert aber die Seemannsordnung aus Billigkeitsrücksichten eine Ausnahme von diesem Grundsatze, indem sie die Heuer dann vom Tage der Anmusterung an berechnet wissen will, wenn die Anmusterung dem Dienstantritte vorangeht. So hat also die Heuer nicht immer die Natur einer Gegenleistung, einer Vergütung für geleistete Dienste. Die Aufnahme des Schiffsmannes in den Schiffsverband hat grundsätzlich ausserdem zur Folge seinen Anspruch auf Beköstigung und Unterkunft auf dem Schiffe: vergl. dagegen B.G.B. § 618 Abs. 2 und R.Gew.O. § 115. Im Gegensatze zur Heuer entstehen diese Ansprüche erst mit dem tatsächlichen Dienstantritte, stehen aber dafür auch dem Schiffsmanne bis zu seiner formellen Abmusterung zu, um ihn vor der Ausbeutung durch gewissenlose Schlaf- und Heuerbaase zu schützen.

Wie im B.G.B. und in der R.Gew.O. hat die Lohnzahlung grundsätzlich postnumerando zu erfolgen, für den Heuervertrag ist es aber charakteristisch, wenn die S.O. mit Rücksicht auf die Disziplin an Bord bestimmt, dass der für eine Reise oder auf unbestimmte Zeit geheuerte Schiffsmann während des Bestehens des Dienstverhältnisses die verdiente Vergütung nie voll verlangen kann: Anders B.G.B. § 614, während die R.Gew.O. sich wiederum der S.O. nähert, indem sie in § 119a in gewissen Grenzen eine Lohneinbehaltung für zulässig erklärt. — Die Lohnauszahlung an den Schiffsmann darf nie in Gast- oder Schankwirtschaften oder Verkaufsstellen geschehen, die R.Gew.O. dagegen lässt von diesem auch für sie geltenden Grundsatze eine Ausnahme durch Entscheidung der unteren Verwaltungsbehörde zu. Diese Lohnauszahlung kann nach der S.O. mittelst einer auf den Rheder ausgestellten, gewissen Erfordernissen entsprechenden Anweisung erfolgen: nach R.Gew.O. § 115 sind die Gewerbetreibenden verpflichtet, die Löhne ihrer Arbeiter in bar auszubezahlen. Vorschusszahlungen sind wohl der S.O., nicht aber auch der R.Gew.O. bekannt, da sie für den Schiffsmann nicht zu entbehren sind, wohl aber für den gewerblichen Arbeiter. Die Auszahlung des dem Schiffsmanne bei der Beendigung des Dienstverhältnisses zustehenden Lohnes muss grundsätzlich an ihn persönlich erfolgen; die R.Gew.O. enthält hierüber eine ausdrückliche Bestimmung nicht, während nach dem B.G.B. die Zulässigkeit der Leistung der Vergütung an Mittelspersonen nicht bestritten ist.

Die Dauer des Heuervertrags ist fast immer unbestimmt; insbesondere gilt dies für die Anheuerung für eine Reise, da der Schiffsmann in diesem Falle verpflichtet ist, bis zur Beendigung der Rückreise einschliesslich etwaiger Zwischenreisen im Dienste zu verbleiben. Dies kann zu Dienstleistungen führen, welche über die ursprünglich beabsichtigte Dauer des Vertrags hinausreichen. Daher die Bestimmung der S.O., dass für die gesamte seit mehr als 2 Jahren im Dienste befindliche Schiffsmannschaft eine Erhöhung der nach Zeit bedungenen Heuer einzutreten habe (vergl. auch § 67 Abs. 2 S.O.). Ist die Reise einmal angetreten, so kann natürlich nicht zu jeder beliebigen Zeit eine Entlassung des Dienstverpflichteten stattfinden, wie auch dieser selbst nicht beliebig aufkündigen kann. Daher die Befugnis des Kapitäns, den Schiffsmann, welcher sich nach Antritt der Reise als untauglich erweist zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, im Range herabzusetzen und seine Heuer verhältnismässig zu kürzen. Vom Standpunkte des B.G.B. und der R.Gew.O. aus betrachtet, wird die Dienstuntauglichkeit des Arbeitnehmers wohl immer einen „wichtigen Grund“ abgeben, der den Dienstberechtigten zur sofortigen Kündigung ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist berechtigt. Aus denselben Gründen kann der für eine bestimmte Zeit angeheuerte Schiffsmann im Falle der Beendigung seiner Dienstzeit während der Reise mangels anderweitiger Vereinbarung seine Entlassung erst im nächsten Hafen verlangen, welchen das Schiff zum Löschen oder Laden anläuft: Nach dem B.G.B. dagegen wie nach der R.Gew.O. endet das Dienstverhältnis in allen Fällen mit dem Ablaufe der vertragsmässig vereinbarten Zeit. Aehnliches gilt für den auf unbestimmte Zeit abgeschlossenen Heuervertrag: Der Kapitän soll eben immer die Möglichkeit haben, einen Ersatzmann anzuheuern Die R.Gew.O. dagegen setzt für den Fall der unbestimmten Dauer des Arbeitsvertrages eine Kündigungsfrist von 14 Tagen fest, die nur dann nicht eingreift, wenn vertragsmässig eine andere Frist vereinbart worden ist: § 122 R.Gew.O. Sind aber Kündigungsfristen vereinbart, so müssen sie kraft zwingenden Rechtes für beide Teile gleich sein: Anders S.O. § 27.

Ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kann nach der S.O. sowohl der Kapitän wie der Schiffsmann kündigen, aber nur aus gesetzlichen Gründen, während die R.Gew.O. und das B.G.B. auch die Vereinbarung anderer Kündigungsgründe zulassen. Kein gesetzlicher Grund zur Kündigung ist im Gegensatze zum B.G.B. und der R.Gew.O. der Wechsel des Rheders, es sei denn, dass das Schiff ganz oder teilweise in das Eigentum von Ausländern gelangt, denn dann erfordert nicht nur das nationale Interesse die Zulässigkeit der fristlosen Kündigung, der Gesetzgeber will und muss es vielmehr auch vermeiden, dass der Schiffsmann nunmehr auf einem irgend einer fremden Nation angehörigen und deren Gesetzen unterworfenen Schiffe den Vertrag erfüllen muss. Abgesehen davon aber kann der Wechsel des Rheders oder gar der des Kapitäns kein genügender Grund zur Diensteinstellung sein, denn sonst würde unter Umständen die rechtzeitige Expedition des Schiffes in Frage gestellt und dadurch dem Rheder grosser Schaden verursacht werden können. Hiezu kommt, dass es sicher unbillig wäre, wenn man im Falle der Ersetzung eines untauglichen Kapitäns durch

einen tüchtigen Mann seitens des Konsuls dem Schiffsmanne ein solches Recht zugestehen wollte.

Entlässt der Kapitän den Schiffsmann aus anderen als den ihn nach dem Gesetze dazu berechtigenden Gründen, so macht er sich eines Vertragsbruches schuldig, mag nun auf seiner Seite ein Verschulden vorliegen oder nicht. Die Ansprüche des für eine Reise geheuerten Schiffsmannes bestimmen sich in diesem Falle nach § 72 S.O., welcher ihm eine genau bestimmte Entschädigung gewährt ohne Rücksicht auf die Höhe des tatsächlichen Schadens. Dass diese durchaus unmotivierte Regelung für den Schiffsmann mit grossen Nachteilen verbunden sein kann, liegt auf der Hand. Vielmehr zu billigen ist dagegen die Bestimmung des § 615 B.G.B., welche auch Anwendung findet bei der ungerechtfertigten Entlassung eines auf bestimmte oder unbestimmte Zeit geheuerten Schiffsmannes und noch mehr die des § 124b R.Gew.O., wo der Arbeiter als Entschädigung eine bestimmte Summe verlangen kann, ohne dass diese Forderung, durch welche der Anspruch auf Erfüllung des Vertrags und auf weiteren Schadensersatz nicht ausgeschlossen wird, an den Nachweis eines Schadens gebunden wäre. Diese Bestimmung des § 124b R.Gew.O. findet entsprechende Anwendung auf den Vertragsbruch des Arbeitnehmers, während der Dienstverpflichtete des B.G.B. wie der Schiffsmann in einem solchen Falle immer zur vollen Schadensersatzleistung verpflichtet sind. Die Folgen des Vertragsbruches sind aber für den Schiffsmann insofern noch viel härter, als die Seemannsordnung auch einen Vertragsbruch ohne Verschulden des Schiffsmannes kennt und als dieses Gesetz im öffentlichen Interesse der Sicherheit des Schiffes wie der an Bord befindlichen Personen und der Ladung den schuldhaft vertragsbrüchigen Schiffsmann mit schwerer Strafe bedroht.

Anhang.

§ 10.

Die privatrechtliche Seite des Heuervertrags nach englischem Recht.

Das Recht der grössten seefahrenden Nation, dem unsere Seemannsordnung so manche Anregung verdankt, kann in einer seerechtlichen Abhandlung nicht mit Stillschweigen übergangen werden, und es wird deshalb im folgenden kurz die privatrechtliche Seite des Heuervertrags nach englischem Rechte, soweit dieses von unserer Seemannsordnung abweichende Bestimmungen aufstellt, zur Darstellung gelangen.

In England hat der Heuervertrag seine Regelung gefunden in der Merchant Shipping Act 1894, welche jedoch keineswegs ein auf neuen Grundsätzen aufgebautes Gesetz bedeutet, vielmehr auf einer Reihe von älteren Merchant Shipping Acts, insbesondere der von 1854, beruht.

Der Heuervertrag ist nach englischem Rechte in einer vom Board of Trade vorgeschriebenen Form schriftlich abzufassen (anders S.O. § 27). Die Gültigkeit des Heuervertrags ist aber durch seine schriftliche Abfassung nicht bedingt, vielmehr macht sich der Kapitän nur strafbar, wenn er auf Grund eines mündlichen Heuervertrags mit einem Schiffsmanne die Reise antritt resp. fortsetzt. Diese Formvorschrift betrifft aber nicht Schiffe mit weniger als 80 Registertonnen, welche lediglich Küstenhandel betreiben. Der Vertrag, dessen Datum durch die erste Unterschrift bestimmt wird, muss mit jedem einzelnen in Grossbritannien geheuerten Schiffsmanne abgeschlossen werden und ausser der Unterschrift des Kapitäns, welche vor der der Schiffsmannschaft zu erfolgen hat, enthalten:

1) die Art und soweit möglich auch die Dauer der beabsichtigten Reise oder Dienstverpflichtung oder aber den Zeitpunkt, bis zu welchem sich die Reise bezw. die Dienstverpflichtung höchstens erstrecken soll, sowie die etwa in Betracht kommenden Erdteile und Plätze, auf welche sich die Reise nicht ausdehnen wird;

2) die Zahl und Klassifikation der Schiffsmannschaft nebst Angabe der Zahl der anzuheuernden Matrosen;

3) den Zeitpunkt, zu welchem jeder Schiffsmann sich an Bord einzufinden und seinen Dienst anzutreten hat;

4) die Eigenschaft, in welcher jeder Schiffsmann dienen soll;
5) die Höhe der Heuer für jeden einzelnen;
6) die Angabe der einem jeden zu verabreichenden Beköstigung;
7) Verhaltungsmassregeln an Bord und Strafbestimmungen, wie z. B. Verkürzung der täglichen Rationen oder andere gesetzlich gestattete Strafen für schlechte Führung, entsprechend den vom Board of Trade gebilligten Vorschriften, welchen die Parteien sich zu fügen übereinkommen.

Die Vereinbarung soll derart abgefasst werden, dass Zusätze, welche sich auf Lohnvorschüsse, Zahlungsüberweisungen etc. beziehen, im jedesmaligen Einverständnis zwischen Kapitän und Schiffsmann gemacht werden können, soweit sie nicht gegen das Gesetz verstossen.

Nur dann ist es nicht notwendig, dass der Heuervertrag in dieser Form geschlossen wird, wenn der Kapitän eines in einem ausserhalb Grossbritanniens gelegenen Hafen registrierten Schiffes den Vertrag mit der Mannschaft nach dem Rechte dieses oder des Anheuerungshafens geschlossen hat und nun einzelne Seeleute in Grossbritannien angeheuert werden sollen, denn dann soll es genügen, wenn diese dem bereits abgeschlossenen Vertrage unterschriftlich beitreten.

Soll der Schiffsmann für ein foreign going ship angeheuert werden, d. h. für ein Schiff, das nicht lediglich Küstenhandel betreibt, also nicht nur den Verkehr zwischen den verschiedenen Häfen Grossbritanniens und der dazu gehörigen Inseln Jersey, Guernsey, Sark, Aldernay und Man, sowie mit den zwischen Brest und der Elbemündung des europäischen Festlandes gelegenen Häfen vermittelt, so muss der Vertrag vor einem superintendent einer der Mercantile Marine Offices abgeschlossen werden, in fremden Häfen vor einem englischen Konsularbeamten bezw., wenn ein solcher nicht am Platze ist, die Anheuerung aber in einer britischen Besitzung stattfindet, vor einem superintendent, eventuell einem höheren Steuerbeamten. Diese Personen sind verpflichtet, den Vertrag einem jeden der angeheuerten Schiffsleute vorzulesen und zu erklären oder sich in anderer Weise zu vergewissern, dass diese den Inhalt des Vertrags verstanden haben, sowie die in ihrer Gegenwart abgegebene Unterschrift eines jeden Schiffsmanns zu bestätigen.

Muss an Stelle eines Schiffsmannes, der den Heuervertrag zwar unterzeichnet hat, aber infolge Todes, Desertion oder anderer unvorhergesehener Fälle innerhalb 24 Stunden vor der Abfahrt wegfällt, ein anderer angeheuert werden, so genügt es, falls der Vertrag nicht mehr vor einem superintendent abgeschlossen werden kann, wenn der Kapitän vor der Abfahrt oder — wenn untunlich — sobald als möglich nachher den Vertrag dem Schiffsmanne vorlesen und erklären lässt. Jedoch muss letzterer den Vertrag in Gegenwart eines Zeugen, der die Unterschrift nachher zu bestätigen hat, unterschreiben.

Die eben genannten Bestimmungen gelten nur für foreign going ships, nicht auch für die ausschliesslich Küstenhandel betreibenden sog. home trade ships. Immerhin muss aber auch hier der schriftlich abgefasste Vertrag mit dem oben angegebenen Inhalte einem jeden Schiffsmanne vorgelesen und erklärt, sowie mit der Unterschrift eines jeden Schiffsmanns in Gegenwart eines Zeugen, der sie nachher zu be-

stätigen hat, versehen werden. Uebrigens steht es den Parteien frei, sich der für die foreign going ships vorgeschriebenen strengeren Form zu bedienen. Der für ein home trade ship angeheuerte Schiffsmann kann sich auch verpflichten, auf zwei oder mehreren ausdrücklich namhaft gemachten Schiffen desselben Rheders bestimmt geartete Dienste zu leisten. Ebenso ist es hier dem Schiffsmanne gestattet, für zwei oder mehrere Reisen sich zu verheuern (sog. running agreement). Der Vertrag muss jedoch dann in einer bestimmten Form abgeschlossen werden. Bei foreign going ships ist eine derartige Verheuerung nur dann zulässig, wenn die Dauer der Reisen im Durchschnitt nicht mehr als sechs Monate beträgt und die Verträge sich nicht über den nächstfolgenden 30. Juni oder 31. Dezember hinaus erstrecken. Solche Verträge enden beim ersten Anlaufen des Bestimmungshafens in Grossbritannien oder sofort nach der Löschung der Ladung nach obigen Daten.

Ausführliche Vorschriften enthält das englische Recht über die Mitwirkung des superintendent bei der Anheuerung von Schiffsjungen, die mindestens 12 Jahre alt sein müssen (vergl. dagegen § 7 Abs. 2 S.O.), sowie über die Anheuerung der Laskaren.

Auf Grund des Heuervertrags ist der Rheder kraft zwingender Vorschrift verpflichtet, durch alle sachgemässen Massregeln die Seetüchtigkeit des Schiffes bei Antritt und für die Dauer der Reise zu sichern, sodass er für allen aus dem Fehlen derselben entstehenden Schaden zu haften hat, es müsste denn wegen besonderer Umstände das Auslaufen des Schiffes vernünftig und gerechtfertigt sein. Unser Handelsgesetzbuch legt in § 513 diese Verpflichtung nur dem Kapitän auf. Behaupten mehr als ein Viertel der Besatzung oder falls diese mehr als 20 Personen beträgt, mindestens 5 derselben, dass das Schiff nicht seetüchtig sei, so muss es von einem öffentlich ermächtigten Beamten untersucht werden (ähnlich § 58 S.O.). Dieses Rechts geht die Mannschaft jedoch verlustig, wenn sie das Schiff ohne Urlaub verlässt, wobei gar nicht der Fall der Desertion vorzuliegen braucht. Im Gegensatze zu § 58 S.O. kann aber der Board of Trade auch von Amtswegen oder auf die Anzeige dritter Personen einschreiten. Ferner kann diese Behörde von den antragstellenden Schiffsleuten eine Kaution fordern, wenn sie den Antrag für frivolous oder vexatious hält.

Ueber den Inhalt des Heuervertrags im einzelnen ist ausser dem bereits angeführten noch zu bemerken:

Das Reiseziel muss genau angegeben werden. Allgemeine Redewendungen, wie „or elsewhere“, „to any port or ports in Europe“, werden von der englischen Praxis sehr enge interpretiert. Wird die Reise örtlich verlängert, d. h. eine Zwischenreise gemacht, so ist der Schiffsmann anders als nach § 74 Abs. 3 S.O. nur auf Grund einer neuen Vereinbarung verpflichtet, seinen Dienst fortzusetzen (vergl. aber § 74 Ziff. 3 S.O.).

Die Bestimmung, der Heuervertrag müsse Zahl und Beschaffenheit der Mannschaft, sowie die Zahl des anzuheuernden seemännischen Personals enthalten, soll es dem Schiffsmanne ermöglichen, zu beurteilen, ob das Schiff genügend bemannt ist. Tritt das Schiff die Reise an, ohne dass die vertragsmässig bedungene Zahl von Schiffsleuten angeheuert worden ist, so können die Schiffsleute, denen hierdurch

eine Mehrarbeit erwächst, verhältnismässige Verteilung der ersparten Heuer verlangen. Anders, wenn das Schiff bei Beginn der Reise genügend bemannt ist, aber während der Reise ohne Schuld des Kapitäns einen Teil seiner Mannschaft verliert, sei es nun durch Tod, Krankheit oder Desertion, und ein Ersatz nicht beschafft werden kann. Im Gegensatze zu § 50 S.O. gewährt hier die englische Praxis dem Schiffsmanne grundsätzlich nicht die Befugnis, eine Erhöhung der Heuer zu fordern. Nur wenn besondere Umstände vorliegen, z. B. wenn die Verminderung der Mannschaft eine derart grosse ist, dass die Fortsetzung der Reise nur mit aussergewöhnlicher Gefahr für das Leben der Besatzung stattfinden kann, soll eine Ausnahme statuiert werden können.

Die Heuer läuft vom Tage des im Heuervertrage bezeichneten Dienstantritts an, es sei denn, dass letzterer tatsächlich schon früher erfolgt ist (anders § 44 S.O.).

Im Gegensatze zum amerikanischen Rechte, das verbietet, den für amerikanische Schiffe angeheuerten Schiffsleuten Vorschüsse zu zahlen, kann in bestimmter Form vereinbart werden, dass Vorschüsse (sog. advance notes) unter der Bedingung, dass der Schiffsmann mit dem Schiffe in See geht, bis zur Höhe einer Monatsheuer gegeben werden. Jede andere Vereinbarung wäre nichtig und würde weder zu Lohnabzügen berechtigen noch auch zu einer gerichtlichen Klage (anders und nicht so eng §§ 47 und 48 S.O.).

Nicht ausgeschlossen ist es, dass in den Heuervertrag ausser den bereits erwähnten auch noch andere Punkte aufgenommen werden, null und nichtig wäre aber ein Verzicht des Schiffsmannes auf sein Pfandrecht am Schiffe, auf seine Heuer für den Fall des Schiffsverlustes oder auf Bergelohn. Nichtig wäre auch die Vereinbarung, dass die Heuerforderung von der Fracht abhängig sein solle, nichtig der Verzicht auf ein Rechtsmittel, das dem Schiffsmanne zur Geltendmachung seiner Forderungen aus dem Heuervertrage von Wert sein kann, nichtig überhaupt alle Klauseln, welche eine gesetzliche Bestimmung zu umgehen bezwecken.

Die Heuerforderung des Schiffsmannes unterliegt nach englischem Rechte nicht der Beschlagnahme; unsere Seemannsordnung enthält hierüber keine Vorschriften und es finden demgemäss die allgemeinen Bestimmungen Anwendung, nach denen grundsätzlich eine Beschlagnahme des Dienst- und Arbeitslohnes nur unter der Voraussetzung zulässig ist, dass derselbe verdient, fällig und nicht eingefordert ist (vergl. R.Ges. vom 21. Juni 1869 betr. die Beschlagnahme des Arbeits- und Dienstlohnes). Soweit der Gesamtbetrag der Forderung 1500 Mk. übersteigt — ein Fall, der weniger bei Schiffsleuten, wohl aber bei Schiffsoffizieren vorkommen kann, — fällt dieses Privileg jedoch weg.

Die Entlassung der auf foreign going ships dienenden Schiffsleute findet in Grossbritannien statt vor einem superintendent und ebenso auch die Lohnregelung, falls nicht ein zuständiges Gericht abweichendes anordnet. Der Kapitän hat dem superintendent mindestens 24 Stunden vor der Auszahlung oder Entlassung der Schiffsleute eine in einer vom Board of Trade bestimmten Form zu erstattende Abrechnung über alle fälligen Heuerforderungen einschliesslich der ge-

machten Abzüge auszuhändigen. Diese Abrechnung kann jedoch anstatt dessen auch dem Matrosen selbst vor oder beim Verlassen des Schiffes übergeben werden. Findet die Entlassung nicht im Beisein eines superintendent statt, — was bei home trade ships die Regel ist, doch kann auch hier auf Verlangen des Rheders oder Kapitäns die Entlassung in der eben erwähnten Weise erfolgen, — so ist dem Schiffsmanne 24 Stunden vor der Entlassung oder Auszahlung eine derartige Abrechnung auszufolgen. Der Schiffsmann ist befugt, die Vorlegung des Buches zu verlangen, in welches die gemachten Abzüge zu der Zeit, da sie gemacht wurden, eingetragen werden müssen. Abzüge, welche nicht rechtzeitig oder überhaupt nicht in das Buch eingetragen sind, trotzdem dies hätte geschehen sollen, braucht sich der Schiffsmann nicht gefallen zu lassen. Nach der Entlassung und Lohnregelung hat der Schiffsmann in Gegenwart des superintendent in einer vom Board of Trade sanktionierten Form einen Verzicht zu unterzeichnen, des Inhalts, dass alle Ansprüche der beiden Parteien aus dem letzten Vertrage oder der letzten Reise getilgt sein sollen. Dieser Verzicht ist vom Kapitän und Rheder zu unterzeichnen wie auch vom Schiffsmann, während der superintendent sowohl zu unterschreiben als auch die übrigen Unterschriften zu bestätigen hat. Das Original wird vom superintendent aufbewahrt zum Beweise dafür, dass eine solche Vereinbarung getroffen worden ist. Will der Schiffsmann nicht selbst abrechnen, so kann er dies dem superintendent überlassen, dessen Quittung die gleiche Wirkung hat, wie die eben genannte Vereinbarung, nämlich die, dass alle gegenseitigen Ansprüche zwischen den Parteien aus dem letzten Heuervertrage getilgt sind.

Der Kapitän ist verpflichtet, dem entlassenen Schiffsmanne ein von ihm unterzeichnetes Zeugnis zu geben und zwar entweder bei seiner Entlassung oder bei der Auszahlung. Das Zeugnis, das in einer bestimmten Form abzufassen ist, hat zu enthalten die Zeit der Beschäftigung, sowie Zeit und Ort der Entlassung des Schiffsmannes. Im Falle der Entlassung vor dem superintendent hat der Kapitän diesem auch einen Bericht über Betragen, Charakter und Leistungen des Schiffsmannes zu geben oder in bestimmter Form zu erklären, dass er es ablehne, über einen dieser Punkte oder überhaupt Auskunft zu geben. Auf Verlangen des Schiffsmannes ist der superintendent verpflichtet, ersterem eine Kopie dieses sog. report of conduct auszuhändigen. (Vergl. §§ 19—21 S.O.).

Der für ein home trade ship geheuerte Schiffsmann kann innerhalb zweier Tage nach Beendigung des Heuervertrags resp. bei seiner Entlassung, wenn diese vorher erfolgen sollte, Auszahlung der ihm gebührenden Heuer verlangen; bei foreign going ships dagegen hat er, von einigen Ausnahmen abgesehen, beim Verlassen des Schiffes nach Beendigung des Vertrags Anspruch auf Auszahlung von 2 Pfund St. resp. ein Viertel der geschuldeten Heuer, wenn diese weniger als 8 Pfund St. beträgt, den Rest kann er innerhalb der zwei darauffolgenden Werktage erheben. Zahlt der Rheder resp. Kapitän — sei es nun aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit — nicht in der bezeichneten Weise aus, ohne dass er dazu genügenden Grund hat und ohne dass eine Schuld des Schiffsmannes vorliegt, so hat letzterer bei foreign going ships Anspruch

auf Heuer bis zum Augenblick der endgültigen Regelung, bei home trade ships dagegen kann er für jeden Tag, für welchen die Auszahlung rückständig ist, den Betrag der Heuer für 2 Tage, im ganzen aber nicht für mehr als 20 Tage fordern. Diese Forderung hat die rechtliche Natur einer Heuerforderung.

Auch nach englischem Rechte kann die Heuer grundsätzlich erst gefordert werden nach Leistung der vertragsmässig geschuldeten Dienste. Aehnlich wie § 45 Abs. 2 S.O. kennt es aber auch eine teilweise Auszahlung derselben, knüpft jedoch das Forderungsrecht des Schiffsmanns nicht an die Bedingung, dass das Schiff in dem betreffenden Hafen „ganz oder zum grössten Teil entlöscht wird", verlangt ausserdem nicht, dass zu der betreffenden Zeit bereits 3 Monate seit der Anmusterung verstrichen sind, und endlich gilt diese einschränkende Bestimmung überhaupt nur für die Auszahlung im Auslande: In Grossbritannien selbst kann der Schiffsmann jederzeit die gesamte verdiente Heuer verlangen, vorausgesetzt natürlich, dass die Forderung überhaupt fällig ist.

Der Schiffsmann kann sich im Vertrage auch ausbedingen, dass seine Heuer bis zur Hälfte seiner Frau oder einem nahen Verwandten oder auch einer Sparkasse (saving bank) überwiesen werde. Der Ueberweisungsschein (sog. allotment note), gegen welchen das Geld auszufolgen ist, muss in einer vom Board of Trade bestimmten Form ausgestellt sein. Die Auszahlung auf einen solchen Schein geschieht jedoch frühestens einen Monat nach dem Abschluss des Heuervertrags oder an einem vereinbarten späteren Termin, und zwar am Ende eines jeden Monats resp. des ausbedungenen längeren Zeitraums, aber immer nur soweit es sich um Beträge handelt, die vor dem Zahlungstage verdient worden sind. Ist die Zahlung an eine Sparkasse geleistet, so kann erst nach drei Monaten und nur auf Grund eines durch den superintendent einzureichenden Gesuchs Rückzahlung an den Schiffsmann, im Falle seines Ablebens an seinen Rechtsnachfolger, stattfinden. — Ausser diesen Bestimmungen gibt die Merchant Shipping Act 1894 noch eine ganze Menge Details, die hier aber nicht interessieren.

Aehnlich wie § 46 S.O. gewährt das englische Recht den Schiffsleuten einige Vergünstigungen bei der Uebermittlung der ersparten Löhne an auswärts wohnende Angehörige.

Die Heuer gebührt dem Schiffsmanne, wie bereits bemerkt, grundsätzlich nur als Entgelt für wirklich geleistete Dienste. Ist er aber infolge einer natürlichen Krankheit während der Fahrt dienstunfähig geworden, so hat er dennoch Anspruch auf die Heuer und zwar so lange, als der Kapitän ihn an Bord behält. Der Rheder hat aber nicht nur die Kosten der Heilbehandlung an Bord zu tragen, sondern auch die zu Lande, wenn der Kranke zur Verhütung der Ansteckung oder aus einem andern, für das Schiff förderlichen Grunde vom Schiff entfernt wird und nachher wieder in den Dienst zurückkehrt. Zudem hat der Rheder noch die Kosten der Rückbeförderung in den Ausreisehafen, sowie die etwaigen Begräbniskosten zu tragen. Hat sich indessen der Schiffsmann die Krankheit vorsätzlich oder fahrlässig (by his own default or wilful act) zugezogen, so besteht weder ein Anspruch auf

die Heuer für die Dauer der Krankheit noch auch ein solcher auf Ersatz der Kosten der Heilbehandlung.

Erleidet der Schiffsmann im Dienst eine Verletzung, so hat der Rheder ebenfalls die Kosten der Heilbehandlung zu tragen, und zwar so lange, bis der Schiffsmann wieder hergestellt ist oder stirbt, aber nicht länger, als bis er in einen Hafen Grossbritanniens oder einer britischen Besitzung gebracht wird, je nachdem die Reise von Grossbritannien oder der betreffenden britischen Besitzung aus angetreten wurde. Dem Rheder fallen auch die etwa notwendig werdenden Reisekosten zur Last. — Viel günstiger für den Schiffsmann sind dagegen die Vorschriften unserer Seemannsordnung in §§ 59 ff.: § 61 S.O. bestimmt zwar, dass die Heuer nur bis zum Verlassen des Schiffes zu zahlen ist, und § 59 eod. beschränkt die Verpflichtung des Rheders zeitlich, allein die Beschränkung des § 59 ist infolge Eintretens der Seeberufsgenossenschaft nach Beendigung der Fürsorgepflicht des Rheders für den Schiffsmann ohne grosse Nachteile. Dagegen hat der Rheder die Kosten der Heilbehandlung zu tragen, einerlei, ob der Kranke nach seiner Wiederherstellung den Dienst wieder aufnimmt oder nicht. Zudem bestimmt insbesondere § 62 S.O., dass der Schiffsmann nur dann der Vorteile des Gesetzes verlustig gehen solle, wenn er die Krankheit oder Verletzung durch eine strafbare Handlung sich zugezogen hat, und endlich kann nach § 61 Abs. 2 S.O. der Schiffsmann für die Dauer seiner Krankheit oder Verletzung eventuell doch ein Viertel seiner Heuer beanspruchen.

Stirbt der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes, so hat der Rheder nach deutschem Rechte die bis zum Todestage verdiente Heuer zu zahlen und falls der Tod innerhalb seiner Fürsorgepflicht erfolgt, auch die Begräbniskosten zu tragen. Im englischen Recht ist dieser Fall sonderbarerweise nicht durch das Gesetz geregelt. Mehrere Entscheidungen sind jedoch im Sinne des deutschen Rechtes ergangen, eine konstante Praxis hat sich jedoch bis heute nicht herausgebildet. — Die Sorge für den Nachlass des Schiffsmannes ist in beiden Ländern ziemlich übereinstimmend geregelt, nur trifft das englische Recht sehr detaillierte Bestimmungen.

Der Kapitän hat nach der Merchant Shipping Act 1894 das Recht, einem Schiffsmanne, der bei der Anheuerung seine Fähigkeiten falsch angibt und später die vertragsmässig versprochenen Dienste nicht zu leisten vermag, die Heuer zu kürzen, eventuell garnichts zu bezahlen, oder aber ihn zu entlassen, wobei jedoch gewisse Formalitäten einzuhalten sind. Wählt der Kapitän die letztgenannte Möglichkeit, so hat er dem Schiffsmanne bis zum Zeitpunkt der Entlassung die vereinbarte Heuer zu bezahlen. Diese Regel dehnt das englische Recht aus auf den Fall, dass der Schiffsmann bei der Verheuerung falsche Angaben über seine Gesundheit gemacht hat. (Aehnlich, aber etwas enger §§ 43, 70 Ziff. 1 und 71 Abs. 1 S.O.).

Keine Heuer erhält der Schiffsmann für die Zeit, während welcher er sich grundlos weigert, seiner Dienstpflicht zu genügen oder während welcher er wegen eines von ihm begangenen Vergehens sich in Haft befindet. Die Kosten seiner Verpflegung während der Haft dürfen von seiner Heuerforderung abgezogen werden.

Das Recht des Schiffsmannes auf Unterkunft und Verpflegung wird vom deutschen und englischen Rechte nach gleichen Gesichtspunkten geregelt. (Vergl. §§ 54—56 S.O.)

Bezüglich des dem Schiffsmanne zukommenden Anteils am Hilfs- und Bergelohn bestimmt das englische in Uebereinstimmung mit dem amerikanischen Rechte, dass, wenn die Beteiligten sich nicht einigen können, eine auf freiem Ermessen beruhende Entscheidung einer sachverständigen Behörde erwirkt werden müsse und dass ein Verzicht auf Bergelohn im Heuervertrag nichtig sei. Das deutsche Recht dagegen bestimmt im H.G.B. § 749 ganz genau die dem einzelnen gebührenden Anteile.

Eine der wichtigsten Materien der Seemannsordnung bildet die Regelung der Arbeitszeit der Schiffsmannschaft (vergl. §§ 35—40 S.O.). Auffallend ist, dass die Merchant Shipping Act 1894 hierüber keinerlei Bestimmungen enthält: Alles ist der freien Vereinbarung überlassen, insbesondere auch die Frage des Ueberstundenlohnes. Nur soviel ist bestimmt, dass der Dienst in 4stündige Wachen einzuteilen ist, sodass der Schiffsmann abwechselnd 4 Stunden im Dienst und 4 Stunden dienstfrei ist.

Nach englischem Rechte endet der Heuervertrag, wenn das Schiff den Eigentümer wechselt, während nach § 71 Ziff. 2 S.O. dies nur dann der Fall sein soll, wenn das Schiff die Flagge wechselt, d. h. ganz oder teilweise in die Hände von Ausländern gelangt. Verlässt der Schiffsmann das Schiff, sobald er von der Veräusserung Kenntnis erlangt resp. sobald dies nach diesem Zeitpunkte möglich ist, so kann er von dem Augenblicke des Eigentümerwechsels an bis zum Verlassen des Schiffes vom neuen Eigentümer die gleiche Heuer fordern, wie sie ihm vom früheren Eigentümer, der für die Bezahlung dieses Betrages haftet, gewährt worden war. Anstatt das Schiff zu verlassen, kann er natürlich auch einen neuen Heuervertrag eingehen.

In den Fällen des § 69 Ziff. 1 und 2 S.O. endet der Heuervertrag auch nach englischem Rechte. Die dem Schiffsmanne in diesen Fällen zustehenden Ansprüche aber sind andere als § 69 Abs. 2 sie gewährt, denn nach englischem Rechte hat der Schiffsmann selbst unter der Voraussetzung, dass er alles getan hat, um Schiff und Ladung zu retten, nur Anspruch auf die Heuer bis zur Auflösung des Vertrags. Nach deutschem Rechte dagegen kann er ausserdem neben freier Zurückbeförderung in den Ausreisehafen noch den Betrag der halben Heuer für die Dauer derselben verlangen. Auf einem ähnlichen Standpunkt wie das englische steht das französische Recht seit dem Gesetze vom 12. August 1885, während nach dem Code de commerce Art. 258 in Anlehnung an die ordonnance de la marine von 1681 Art. VIII „en cas de prise, bris et naufrage avec perte entière du navire et des marchandises“ die Schiffsmannschaft überhaupt keinen Anspruch auf Heuer hatte. Nur die Vergünstigung war den Schiffsleuten gewährt, dass sie bereits erhaltene Vorschüsse nicht zurückzuerstatten brauchten.

Wesentlich geringere Ansprüche als § 69 S.O. gewährt das englische Recht im Falle der Wegnahme des Schiffes, denn der Schiffsmann erhält auch hier nur die Heuer bis zum Zeitpunkte dieses Ereignisses.

Wird das Schiff aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt, so unterscheidet das englische Recht, ob der Schiffsmann auf Zeit oder für die Reise geheuert ist. Im ersten Falle soll er die Heuer bis zur Wegnahme des Schiffes erhalten, sowie Ersatz aller ihm notwendigerweise infolge dieses Ereignisses entstehenden Auslagen; ist er für die Reise geheuert, so soll er ausserdem noch Schadensersatz verlangen können dafür, dass er durch die Handlungsweise des Rheders oder Kapitäns verhindert ist, die Heuer für die ganze Reise zu verdienen.

Das englische Recht kennt wie unsere Seemannsordnung eine Endigung des Heuervertrags durch Entlassung des Schiffsmannes seitens des Kapitäns vor Ablauf der Dienstzeit wie auch eine solche durch Ausübung des Rechts des Schiffsmannes, in gewissen Fällen seine Entlassung zu fordern, es gibt jedoch im Gegensatze zur Seemannsordnung keine Exemplification, überlässt vielmehr alles dem richterlichen Ermessen. Bei Schiffsoffizieren wird dabei in der Praxis ein viel strengerer Massstab angelegt als bei gewöhnlichen Schiffsleuten. So hat sich z. B. die Praxis im Falle des § 70 Ziff. 2 S.O. auf den Standpunkt gestellt, dass schon Nachlässigkeiten im Dienste auf Seiten des Kapitäns oder eines Offiziers zur Dienstentlassung und Entziehung der Heuer berechtigen, während bei einem gewöhnlichen Schiffsmanne erst gewohnheitsmässiger Trunk, aufrührerisches Verhalten oder andere schwere Verfehlungen gegen die Disziplin, welche diese selbst oder die Sicherheit des Schiffes bedrohen, vorliegen müssen, um solche Massregeln gerechtfertigt erscheinen zu lassen.

Ausdrücklich als Entlassungsgrund ist im englischen Rechte jedoch genannt der Uebertritt in die Kriegsmarine. Selbst gegen den Willen des Kapitäns kann der Schiffsmann diese Absicht jederzeit verwirklichen, ein Verzicht auf dieses Vorrecht im Heuervertrag würde nichtig sein. Die bis zum Uebertritt verdiente Heuer ist dem Schiffsmanne auszuzahlen, jedoch ist diese Forderung erst dann fällig, wenn er die Heuer im Falle der Nichtbeendigung des Vertrags hätte fordern können.

Der für eine Reise geheuerte Schiffsmann, welcher vor Antritt der Reise aus andern als den in § 70 S.O. erwähnten Gründen entlassen wird, erhält als Entschädigung die Heuer für einen Monat unter Anrechnung der erhobenen Hand- und Vorschussgelder. War die Reise bereits angetreten, so stehen ihm die Ansprüche der §§ 72 Abs. 2 und 79 S.O. zu. Das englische Recht gewährt dem Schiffsmanne, der ohne genügenden Grund und ohne seine Zustimmung entlassen wird, im ersten Falle die bereits verdiente Heuer und Ersatz des durch die Entlassung dem Schiffsmanne entstandenen Schadens, aber nie mehr als die Heuer für einen Monat. Im zweiten Falle unterscheidet es, ob der Schiffsmann bereits die Heuer für einen Monat verdient hat oder nicht. Ist die Heuer für einen Monat noch nicht verdient, so gilt die bereits erwähnte Regel, andernfalls soll der Schiffsmann die verdiente Heuer erhalten und zudem Ersatz des Schadens, den er dadurch erleidet, dass er die erhoffte Heuer nicht mehr verdienen kann oder infolge der Entlassung gezwungen ist, Ausgaben zu machen. Diese Bestimmung ist besonders wichtig für den Fall einer widerrechtlichen Entlassung im Auslande.

In einer britischen Besitzung ausserhalb Grossbritanniens darf kein Kapitän einen Schiffsmann entlassen ohne Zustimmung des superintendent oder eines höheren Steuerbeamten, es sei denn, dass der Schiffsmann sich in der betreffenden britischen Besitzung eingeschifft hat. Anderswo ist notwendig die Erlaubnis eines britischen Konsularbeamten, eventuell zweier britischer Kaufleute. Auch muss der Kapitän sich eine Bescheinigung hierüber von obengenannten Personen ausstellen lassen. Muss der Schiffsmann im Auslande zurückgelassen werden, weil seine Weiterbeförderung wegen Krankheit unmöglich oder unstatthaft ist, so muss ihm der Kapitän eine Lohnabrechnung aushändigen und innerhalb einer britischen Besitzung sein Guthaben persönlich ausbezahlen, während ausserhalb derselben das Geld dem englischen Konsul zu übergeben ist, der davon die für den Unterhalt des Schiffsmannes bis zur Erlangung einer neuen Stellung entstandenen Kosten in Abzug bringen darf. Endet der Dienst des Schiffsmannes in einem fremden Hafen oder wird ein englisches Schiff in einem fremden Hafen verkauft und der Schiffsmann erklärt sich nicht vor dem britischen Konsul, eventuell einem angesehenen britischen Kaufmanne schriftlich bereit, bis ans Ende der Reise im Dienst zu bleiben, so hat ihm der Kapitän eine in bestimmter Form abgefasste Bescheinigung über seine Entlassung zu geben und die Löhnung, sowie die Kosten der Heimreise zu bezahlen. Will er letzteres nicht, so muss er dem Schiffsmanne eine Stelle verschaffen, welche der von ihm bis dahin versehenen entspricht, und zwar auf einem Schiffe, das entweder nach dem Ausreise- oder nach einem andern von den Parteien vereinbarten Hafen in Grossbritannien fährt, oder aber muss er ihm ein Billet zur Heimreise lösen. Es ist aber auch zulässig, dass der Kapitän eine von dem Konsularbeamten resp. den betreffenden britischen Kaufleuten zur Bezahlung des Lebensunterhaltes oder zur Heimfahrt genügend erachtete Summe deponiert. — Zur Entlassung eines Schiffsmannes im Auslande ist notwendig die Genehmigung resp. Bestätigung des superintendent resp. eines britischen Konsularbeamten, eventuell des höchsten Steuerbeamten, je nachdem sie in einer britischen Besitzung erfolgt oder ausserhalb einer solchen. — Eingehende Bestimmungen trifft das englische Recht noch für die Auszahlung der Heuer in Fällen, wo die Schiffsleute im Auslande zurückgelassen werden. — (Ueber das deutsche Recht vergl. § 83 S.O.).

Wenn nun Maclachlan in seinem grossen Werke über das englische Seerecht die Schiffsleute als die alten Günstlinge des britischen Parlaments bezeichnet, deren Verdienste und Bedürfnisse in jedem neuen Gesetze anerkannt werden dadurch, dass zu den schon bestehenden Schutz- und Fürsorgemassregeln neue hinzugefügt werden, so hat der deutsche Schiffsmann wirklich allen Grund, mit dem, was ihm durch das Recht seines Vaterlandes gewährt worden ist, recht zufrieden zu sein, denn dass die soziale Fürsorge bei uns eine viel intensivere ist als in England, dürfte aus obigen Ausführungen klar hervorgehen.

Buchdruckerei G. Schnürlen, Tübingen.